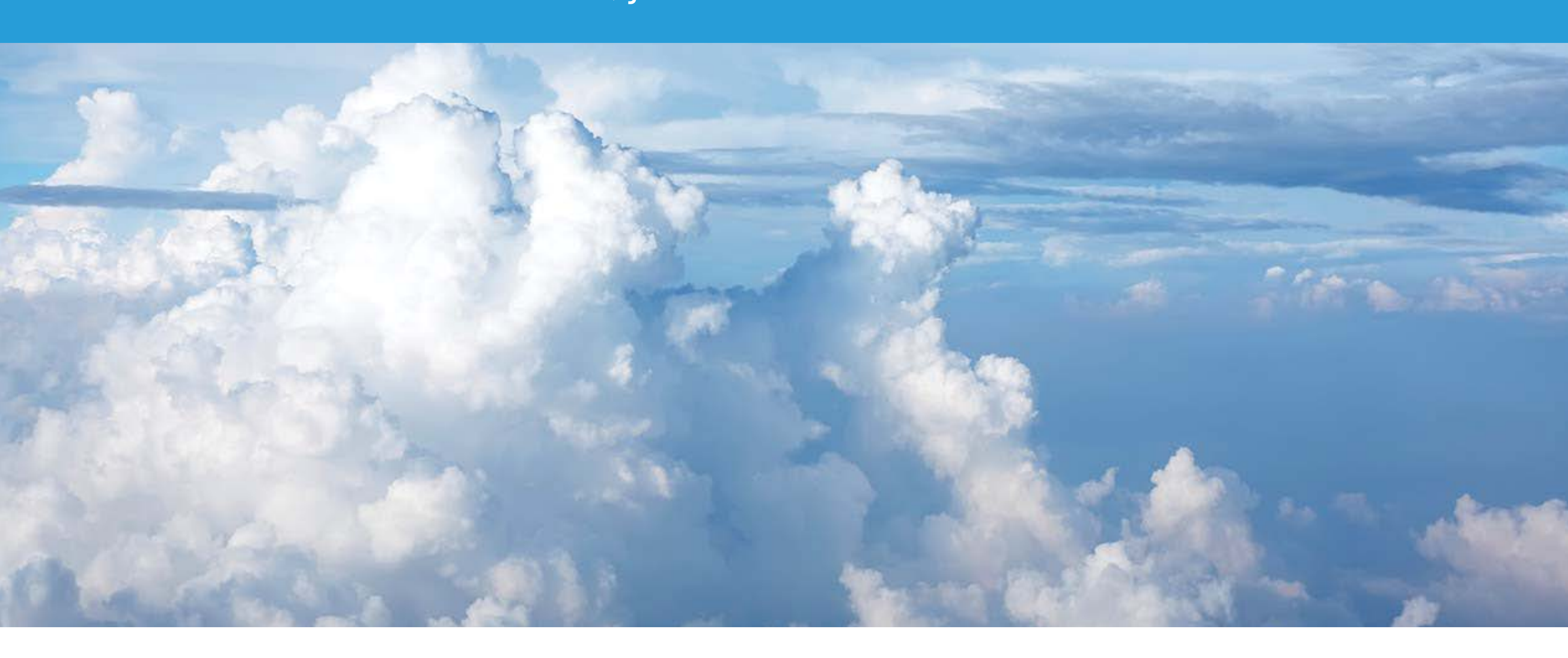


Normes et pratiques recommandées internationales

Annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale

Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

Douzième édition, juillet 2020



La présente édition annule et remplace, à partir du 5 novembre 2020, les éditions antérieures de l'Annexe 13.

Tous les renseignements relatifs à l'application des normes et pratiques recommandées figurent au Chapitre 2 et à l'Avant-propos.

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



Normes et pratiques
recommandées internationales

Annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale

Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

Douzième édition, juillet 2020

La présente édition annule et remplace, à partir du 5 novembre 2020, les éditions antérieures de l'Annexe 13.

Tous les renseignements relatifs à l'application des normes et pratiques recommandées figurent au Chapitre 2 et à l'Avant-propos.

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
999, boul. Robert-Bourassa, Montréal (Québec) Canada H3C 5H7

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI (www.icao.int).

Première édition, 1951
Onzième édition, 2016
Douzième édition, 2020

Annexe 13, *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*

Commande n^{o} : AN 13
ISBN 978-92-9258-922-6

AMENDEMENTS

La parution des amendements est annoncée dans les suppléments au *Catalogue des produits et services.* Le Catalogue et ses suppléments sont disponibles sur le site web de l'Organisation à l'adresse suivante : www.icao.int. Le tableau ci-dessous est destiné à rappeler les divers amendements.

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET DES RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS			
N°	Applicable le	Inscrit le	Par
1-18	Incorporés dans la présente édition		

RECTIFICATIFS			
N°	Date de publication	Inscrit le	Par

TABLE DES MATIÈRES

APPENDICES

SUPPLÉMENTS

AVANT-PROPOS

Historique

Les normes et pratiques recommandées concernant les enquêtes sur les accidents d'aviation ont été adoptées à l'origine par le Conseil, le 11 avril 1951, en vertu des dispositions de l'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944), pour constituer l'Annexe 13 à la Convention. Ces normes et pratiques recommandées étaient fondées sur les recommandations formulées par la Division des enquêtes sur les accidents, lors de sa première session, en février 1946, et qui ont fait l'objet d'un nouvel examen lors de la deuxième session de la Division, en février 1947.

Lors de sa quatorzième session (Rome, août-septembre 1962), l'Assemblée a examiné la question des enquêtes sur les accidents d'aviation et a adopté la Résolution A14-22 et l'Appendice P à la Résolution A14-27*. Dans la première de ces résolutions, l'Assemblée :

1) *chargeait* « le Conseil :

« a) d'étudier la possibilité d'établir une procédure uniforme qui permettrait aux États de communiquer rapidement les rapports d'enquête sur les accidents d'aviation, particulièrement lorsqu'il s'agit d'un grand aéronef moderne de transport, de manière à améliorer la diffusion de ces rapports par tous les États contractants ;

« b) d'étudier s'il est possible d'établir des procédures selon lesquelles l'État constructeur ou l'État qui a délivré le premier certificat de navigabilité pour le type d'aéronef en cause fournirait, lorsqu'il y a lieu et sur demande, les services d'experts compétents qui contribueraient à l'enquête à titre consultatif et, au regard des résultats de l'étude :

« 1) de déterminer le moyen le plus expédient d'assurer que les connaissances spécialisées de ces experts seront mises à profit au maximum, et d'informer les États contractants en conséquence ;

« 2) d'inviter instamment tous les États contractants à coopérer dans l'emploi desdits experts de façon à contribuer à la sécurité de la navigation aérienne ; »

2) *invitait instamment* « tous les États contractants à notifier dans les meilleurs délais les accidents d'aviation, particulièrement lorsque sont impliqués de grands aéronefs modernes de transport, à l'État constructeur ou à l'État qui a délivré le premier certificat de navigabilité pour le type d'aéronef en cause, dans tous les cas où une telle notification est jugée à propos. »

Dans l'Appendice P à la Résolution A14-27, l'Assemblée a décidé en outre que, « en ce qui concerne les enquêtes sur les accidents, il est de la plus haute importance, dans l'intérêt général de la sécurité de la navigation aérienne, que dans toute la mesure possible, un État contractant sur le territoire duquel s'est produit un accident dans lequel est impliqué un aéronef construit dans un autre État, communique dès que possible à l'État dans lequel cet aéronef a été construit tous renseignements utiles résultant de l'enquête qui pourraient avoir trait à l'aptitude au vol de ce type d'aéronef ou de son équipement ou qui pourraient servir à améliorer la sécurité. »

---

* Par la suite, lors de la quinzième session (Montréal, juin-juillet 1965), l'Assemblée a adopté l'Appendice P à la Résolution A15-8, qui regroupe et remplace l'alinéa 2 de la Résolution A14-22 et l'Appendice P à la Résolution A14-27.

Le Tableau A indique l'origine des amendements successifs ainsi qu'une liste des principaux sujets traités et les dates auxquelles l'Annexe et les amendements ont été adoptés par le Conseil, les dates auxquelles ils ont pris effet, et celles auxquelles ils sont devenus applicables.

Application

Alors que l'Annexe a été adoptée en vertu des dispositions de l'article 37 de la Convention, l'enquête même sur les accidents d'aviation fait l'objet de l'article 26 de la Convention. Cet article oblige dans certains cas l'État sur le territoire duquel se produit un accident d'aviation d'ouvrir une enquête et, dans la mesure où ses lois le permettent, de la poursuivre d'après la méthode prescrite par l'OACI. Toutefois, l'article 26 n'empêche pas de prendre d'autres dispositions dans le cadre d'une enquête sur un accident d'aviation et la méthode établie par la présente Annexe s'applique non seulement à l'enquête ouverte en vertu des dispositions de l'article 26, mais aussi, dans des conditions déterminées, à toute enquête sur un « accident d'aviation » au sens de la présente Annexe. Afin que les dispositions de l'Annexe restent en accord avec celles de l'article 26, les principes ci-après ont été appliqués :

a) L'article 37 de la Convention régit l'élaboration de l'Annexe — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, mais aucune règle de cette Annexe ne doit être en contravention des dispositions formelles de l'article 26 ou de tout autre article de la Convention ; de plus, l'Annexe ne doit comporter aucune disposition qui porterait atteinte à l'esprit ou aux buts de la Convention.

b) Sous réserve de ce qui précède, l'Annexe peut régler toute question utile, qu'elle soit ou non explicitement régie par l'article 26, ou par d'autres dispositions de la Convention. Ainsi, il n'y a pas de violation de la Convention lorsque l'Annexe traite des droits ou obligations d'États autres que l'État d'immatriculation ou l'État sur le territoire duquel s'est produit l'accident ; de même, l'Annexe peut traiter des droits à accorder aux observateurs autorisés par l'article 26 à « assister » à l'enquête. L'article 26 est muet sur ces questions. L'Annexe peut également traiter des accidents qui ne rentrent pas dans le cadre des dispositions de l'article 26.

Rapport entre l'Annexe 13 et l'article 26 de la Convention

Afin de préciser le rapport entre les dispositions de l'article 26 de la Convention et celles de la présente Annexe, le Conseil a adopté le 13 avril 1951, au cours de la vingtième séance de sa 12e session, la résolution suivante :

« Le Conseil,

« *Considérant* qu'aux termes de l'article 26 de la Convention, l'État sur le territoire duquel un accident au sens dudit article s'est produit " ouvre une enquête sur les circonstances de l'accident, en se conformant dans la mesure où ses lois le permettent, à la procédure qui pourra être recommandée par l'Organisation de l'aviation civile internationale " ;

« *Considérant* que le Conseil a adopté le 11 avril 1951, au cours de la dix-huitième séance de sa 12e session l'Annexe 13 relative aux enquêtes sur les accidents d'aviation ;

« *Recommande* aux États contractants d'observer les normes et pratiques recommandées — *Enquêtes sur les accidents d'aviation*, figurant à l'Annexe 13 à la Convention, pour les enquêtes ouvertes conformément aux dispositions dudit article 26, sur des accidents ayant entraîné des morts ou des blessures graves ;

« *Étant entendu :*

« 1) que les États peuvent s'écarter d'une disposition de l'Annexe 13, conformément aux dispositions de l'article 38 de la Convention, pourvu que, dans le cas d'accidents visés par le texte de l'article 26 de la Convention et en application de cet article, " l'État sur le territoire duquel l'accident s'est produit ouvre une enquête ", qu'" il soit accordé à l'État

dans lequel l'aéronef est immatriculé la possibilité de désigner des observateurs pour assister à l'enquête " et que " l'État qui procède à l'enquête communique à l'autre État le rapport et les conclusions de l'enquête sur l'accident " ;

« 2) que la procédure recommandée par les présentes ne s'applique pas lorsqu'un accident survenu à un aéronef et n'entraînant pas mort ou blessures graves indique " l'existence de graves imperfections techniques dans l'aéronef ou dans les facilités pour la navigation aérienne ", l'enquête devant être conduite, dans ce cas, en attendant que l'OACI recommande une procédure en la matière, selon la procédure de l'État intéressé, en respectant les obligations découlant des dispositions dudit article 26. »

Le représentant accrédité et ses conseillers, mentionnés dans l'Annexe, sont les observateurs auxquels appartient le droit d'assister à l'enquête, prévu à l'article 26.

Dispositions incombant aux États contractants

Notification des différences. L'attention des États contractants est attirée sur le fait que l'article 38 de la Convention leur impose l'obligation de notifier à l'Organisation toutes différences entre leurs règlements et usages nationaux et les normes internationales qui figurent dans l'Annexe et dans ses amendements éventuels. Les États contractants sont invités également à notifier toutes différences par rapport aux pratiques recommandées figurant dans l'Annexe et dans ses amendements éventuels lorsque ces différences sont importantes pour la sécurité de la navigation aérienne. De plus, les États contractants sont invités à tenir l'Organisation au courant de l'introduction ultérieure de toutes différences ou de l'élimination de toutes différences déjà notifiées. Une demande spéciale de notification des différences est adressée aux États contractants immédiatement après l'adoption de chaque amendement de l'Annexe.

L'attention des États est également appelée sur les dispositions de l'Annexe 15 relatives à la publication, par l'intermédiaire du service d'information aéronautique, des différences entre leurs règlements et usages nationaux et les spécifications correspondantes des normes et pratiques recommandées de l'OACI ; l'observation de ces dispositions de l'Annexe 15 vient s'ajouter à l'obligation qui incombe aux États aux termes de l'article 38 de la Convention.

Utilisation du texte de l'Annexe dans les règlements nationaux. Le 13 avril 1948, le Conseil a adopté une résolution qui appelle l'attention des États contractants sur l'opportunité d'introduire autant que possible dans leurs règlements nationaux le texte des normes de l'OACI qui revêtent un caractère de règlement, et d'indiquer les différences par rapport aux normes, notamment l'addition éventuelle de règlements nationaux importants pour la sécurité ou la régularité de la navigation aérienne. Les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 13 sont d'application générale, mais devront bien souvent être développées pour permettre la rédaction d'un règlement national complet.

Caractère des éléments de l'Annexe

Une Annexe comporte des éléments dont les divers caractères sont précisés ci-après ; toutefois, tous ces éléments ne figurent pas nécessairement dans chaque Annexe.

1.— *Dispositions qui constituent l'Annexe proprement dite :*

a) *Normes* et *pratiques recommandées* qui, adoptées par le Conseil en vertu des dispositions de la Convention, se définissent comme suit :

Norme : toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants se conformeront en application des dispositions de la Convention. En cas d'impossibilité de s'y conformer, une notification au Conseil est obligatoire aux termes de l'article 38 de la Convention.

Pratique recommandée : toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue souhaitable dans l'intérêt de la sécurité, de la régularité ou de l'efficacité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants s'efforceront de se conformer en application des dispositions de la Convention.

b) *Appendices* contenant des dispositions qu'il a été jugé commode de grouper séparément mais qui font partie des normes et pratiques recommandées adoptées par le Conseil.

c) *Dispositions* régissant les conditions d'application des normes et pratiques recommandées.

d) *Définitions* d'expressions utilisées dans les normes et pratiques recommandées lorsque la signification de ces expressions n'est pas couramment admise. Les définitions n'ont pas un caractère indépendant ; elles font partie des normes et pratiques recommandées où l'expression définie apparaît, car le sens des spécifications dépend de la signification donnée à cette expression.

2.— *Textes dont le Conseil a approuvé la publication dans le même document que les normes et pratiques recommandées :*

a) *Avant-propos* qui donne la genèse des décisions prises par le Conseil, ainsi que des indications expliquant ces décisions, et qui précise les obligations incombant aux États contractants quant à l'application des normes et pratiques recommandées, aux termes des dispositions de la Convention et de la résolution d'adoption.

b) *Introductions* et *notes explicatives* figurant au début des parties, chapitres ou sections d'une Annexe afin de faciliter l'application des spécifications.

c) *Notes* insérées dans le texte lorsqu'il est nécessaire de fournir des indications ou renseignements concrets sur certaines normes ou pratiques recommandées ; ces notes ne font pas partie de la norme ou de la pratique recommandée en question.

d) *Suppléments* contenant des dispositions complémentaires à celles des normes et pratiques recommandées, ou des indications relatives à la mise en application.

Choix de langue

La présente Annexe a été adoptée en six langues — français, anglais, arabe, chinois, espagnol et russe. Chaque État contractant est invité à choisir l'un de ces textes pour la mise en application nationale et pour toute autre fin prévue dans la Convention soit directement, soit après traduction dans sa propre langue, et à informer l'Organisation de son choix.

Règles de présentation

Pour bien faire ressortir le caractère de chaque énoncé, il a été décidé d'adopter la présentation suivante : les *normes* sont en romain, les *pratiques recommandées*, précédées de la mention **Recommandation**, sont en italique, de même que les *notes* dont le caractère est précisé par la mention *Note*.

Il y a lieu de noter par ailleurs que l'obligation exprimée par les normes a été rendue par le futur simple, tandis que les recommandations sont rendues par l'expression *Il est recommandé.*

Tout renvoi à un passage du présent document identifié par un numéro porte sur toutes les subdivisions dudit passage.

Dans la présente Annexe, le masculin est utilisé pour désigner à la fois les hommes et les femmes.

Tableau A. Amendements de l'Annexe 13

Amendement	*Origine*	*Objet*	*Dates :* *— adoption/approbation* *— entrée en vigueur* *— application*
1re édition	Première et deuxième sessions de la Division des enquêtes sur les accidents		11 avril 1951 1er septembre 1951 1er décembre 1951
1 (2e édition)	Résolutions de l'Assemblée A14-22 et A14-27, Appendice P Troisième session de la Division des enquêtes sur les accidents	Nouvelles définitions ; droits et obligations de l'État constructeur ; notification initiale et notification ultérieure d'un accident ; participation de représentants de l'exploitant ; rapport d'enquête ; résumé du rapport et format.	24 novembre 1965 24 mars 1966 25 août 1966
2	Troisième session de la Division des enquêtes sur les accidents	Procédures de communication pour l'envoi de notification d'accident d'aviation.	5 décembre 1966 5 avril 1967 24 août 1967
3	Réunion Licences et formation du personnel/ médecine aéronautique à l'échelon Division (1970)	Autopsie des victimes d'accident d'aviation et communication des résultats.	27 mars 1972 27 juillet 1972 7 décembre 1972
4 (3e édition)	Étude de la Commission de navigation aérienne	Notification de tous les accidents survenus à des aéronefs multimoteurs d'un poids supérieur à 2 250 kg (5 000 livres) ; notification et échange de renseignements sur les incidents.	12 décembre 1972 12 avril 1973 16 août 1973
5 (4e édition)	Réunion Enquêtes et prévention des accidents à l'échelon Division (AIG/1974) ; Comité de l'intervention illicite	Modification du titre de la version anglaise de l'Annexe ; suppression de définitions et insertion de nouvelles définitions ; objectif d'une enquête ; utilisation des enregistreurs de bord et statut confidentiel à accorder à certains dossiers d'enquête ; mesures que doit prendre un État qui reçoit des recommandations de sécurité ; responsabilité de l'État d'immatriculation de participer à l'enquête sur certains accidents, lorsque la demande lui en est faite, de fournir les enregistreurs de bord dans certaines circonstances et de demander la participation de l'État constructeur lorsque c'est l'État d'immatriculation qui mène l'enquête et que des questions de navigabilité sont en cause ; droits et obligations de l'État constructeur de participer à certaines enquêtes ; droits et privilèges de l'État qui s'intéresse particulièrement à un accident parce que certains de ses ressortissants sont au nombre des morts ; système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) ; obligation, pour l'enquêteur désigné, d'informer, dans certaines circonstances, les services de sûreté en aviation.	18 décembre 1975 18 avril 1976 12 août 1976
6 (5e édition)	Réunion Enquêtes et prévention des accidents à l'échelon Division (AIG/1974)	Addition des mots « en raison de ses qualifications » dans les définitions des expressions « Représentant accrédité », « Conseiller » et « Enquêteur désigné » ; nouvelle définition et nouvelles spécifications concernant l'État de l'exploitant dans le cas d'aéronefs loués, affrétés ou banalisés ; responsabilité incombant à l'État d'immatriculation d'envoyer une notification d'accident toutes les fois que cet État ouvre l'enquête ; coordination entre l'enquêteur désigné et les autorités judiciaires ; élimination de la mention du nombre de moteurs ; nouvelle spécification relative à la publication du rapport final.	24 novembre 1978 24 mars 1979 29 novembre 1979

Amendement	*Origine*	*Objet*	*Dates :* *— adoption/approbation* *— entrée en vigueur* *— application*
7 (6e édition)	Réunion Enquêtes et prévention des accidents à l'échelon Division (AIG/1979)	Addition, dans la définition du mot *accident,* des blessures provoquées par des parties d'un aéronef ou par le souffle des réacteurs ; renforcement de la spécification générale concernant la conduite de l'enquête ; renforcement de la spécification relative à la divulgation des éléments ; renforcement de la spécification relative à la consultation sur le rapport final ; suppression des spécifications concernant le *Résumé de rapport final* et des passages qui mentionnent ce résumé ; modification de la spécification concernant la communication du rapport final à l'OACI ; développement de la spécification relative à la publication du rapport final ou de documents connexes ; nouveau chapitre sur les mesures de prévention des accidents ; nouveau supplément concernant l'échange de rapports finals entre les États et liste des rapports finals disponibles dans les États.	24 novembre 1980 24 mars 1981 26 novembre 1981
8 (7e édition)	Commission de navigation aérienne	Addition, dans la définition de « blessure grave », de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux ; nouveau supplément concernant la divulgation des éléments ; modifications rédactionnelles.	22 janvier 1988 22 mai 1988 17 novembre 1988
9 (8e édition)	Réunion Enquêtes sur les accidents à l'échelon Division (AIG/1992)	Addition ou modification des définitions de Causes, État constructeur, État de conception, Incident et Incident grave ; renforcement des spécifications sur l'application de l'Annexe et sur les objectifs de l'enquête ; renforcement des spécifications sur les responsabilités et les droits de l'État de conception et de l'État de construction ; nouvelles spécifications sur la notification et sur l'enquête en cas d'incident grave ; renforcement des spécifications sur la notification des accidents et des incidents graves ; nouvelle spécification sur l'assistance que doivent prêter les États proches du lieu d'un accident survenu dans les eaux internationales ; nouvelle spécification sur la séparation entre toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer les fautes ou les responsabilités et l'enquête sur un accident ; renforcement des spécifications sur l'utilisation et la lecture des enregistreurs de bord ; renforcement des spécifications sur les autopsies et sur la coordination avec les autorités judiciaires ; renforcement des spécifications sur la divulgation des éléments de l'enquête et suppression du Supplément à ce sujet ; renforcement des spécifications sur la responsabilité qu'ont les autres États de fournir des renseignements et sur leurs droits de participer à l'enquête ; nouvelle spécification relative aux renseignements sur les organismes et renforcement des spécifications sur la participation de l'exploitant ; renforcement des spécifications sur les privilèges de représentants accrédités et nouvelle spécification sur leurs obligations ; renforcement des spécifications sur la participation des États dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves ; renforcement des spécifications sur le compte rendu préliminaire et sur le compte rendu de données d'accident/incident ; renforcement des spécifications sur la consultation, la publication et la diffusion du rapport final ; ajout et renforcement de spécifications sur les mesures de prévention des accidents ; modifications du modèle de présentation du rapport final figurant dans l'Appendice A, y compris l'ajout d'un paragraphe ; mise à jour du tableau récapitulatif sur la notification et les communications (Supplément B) ; ajout d'une liste d'exemples d'incidents graves (nouveau Supplément D).	23 mars 1994 25 juillet 1994 10 novembre 1994

Amendement	*Origine*	*Objet*	*Dates :* *— adoption/approbation* *— entrée en vigueur* *— application*
10 (9e édition)	Réunion Enquêtes et prévention des accidents (AIG) à l'échelon Division (1999)	Modification des textes sur la notification d'un accident ou d'un incident grave et ajout de dispositions sur l'accusé de réception des notifications ; ajout de dispositions relatives à la communication des détails sur les marchandises dangereuses ; élargissement des dispositions relatives à la responsabilité de l'ouverture, de la conduite et de la délégation d'une enquête ; ajout de dispositions sur des examens médicaux ; harmonisation des droits et obligations des États d'immatriculation et de l'exploitant avec ceux des États de conception et de construction ; renforcement des dispositions sur la participation des États dont des ressortissants sont au nombre des victimes ; changement du titre du Chapitre 6, qui contient les dispositions relatives au rapport final ; renforcement de la procédure de consultation et prise en compte de l'exploitant et du constructeur ; ajout d'une disposition relative à l'établissement de rapports intérimaires ; nouveau titre pour le Chapitre 7, qui contient les dispositions concernant les comptes rendus ADREP ; renforcement des dispositions sur les systèmes obligatoires de comptes rendus d'incidents ; ajout de dispositions sur des systèmes volontaires de comptes rendus d'incidents et sur un contexte non punitif ; renforcement des dispositions sur les systèmes de bases de données, l'analyse des données et les mesures préventives ; ajout d'une disposition sur l'échange des renseignements de sécurité ; mise à jour du Supplément B ; suppression du Supplément C ; ajout d'un supplément contenant des lignes directrices pour la lecture et l'analyse des enregistrements des enregistreurs de bord.	26 février 2001 16 juillet 2001 1er novembre 2001
11	Réunion Enquêtes et prévention des accidents (AIG) à l'échelon Division (1999) ; Commission de navigation aérienne ; Résolution A35-17 de l'Assemblée	Participation d'autres États aux enquêtes ; non-divulgation des enregistrements et des transcriptions d'enregistrements provenant des organismes de contrôle de la circulation aérienne ; orientations juridiques relatives à la protection des sources de renseignements sur la sécurité.	3 mars 2006 17 juillet 2006 23 novembre 2006
12-A	Commission de navigation aérienne	Augmentation de certains exemples et ajout des incursions sur piste de gravité A à la liste des incidents graves figurant au Supplément C.	2 mars 2009 20 juillet 2009 19 novembre 2009
12-B	Commission de navigation aérienne	Ajout d'une définition de « programme national de sécurité » ; nouvelle spécification relative à l'établissement, par les États, d'un programme national de sécurité ; renforcement des spécifications relatives à l'établissement d'un système volontaire de comptes rendus d'incidents et d'une base de données sur les accidents et les incidents ; nouvelle recommandation sur la surveillance des mesures préventives mises en œuvre ; et nouveau Supplément F décrivant un cadre pour le programme national de sécurité.	2 mars 2009 20 juillet 2009 18 novembre 2010
13 (10e édition)	Réunion Enquêtes et prévention des accidents à l'échelon Division (2008)	Révision de la définition des termes *accident*, (pour tenir compte des systèmes d'aéronefs sans pilote), *causes*, *enquête, incident grave*, *recommandation de sécurité* et *représentant accrédité* ; nouvelle spécification sur la notification à l'OACI des accidents et des incidents graves concernant des avions à turboréacteurs de masse maximale égale ou inférieure à 2 250 kg ; suppression de l'indication du nom du pilote dans la notification d'un accident ou d'un incident grave ; inclusion de la possibilité de déléguer une enquête à un organisme régional d'enquête sur les accidents ; nouvelle disposition	22 février 2010 12 juillet 2010 18 novembre 2010

Amendement	*Origine*	*Objet*	*Dates :* *— adoption/approbation* *— entrée en vigueur* *— application*
		relative aux enquêtes sur des incidents graves concernant des aéronefs de masse maximale supérieure à 2 250 kg ; expansion de la disposition relative à l'élargissement des enquêtes sur la base des enseignements tirés ; renforcement de la disposition relative à la distinction à faire entre une enquête et toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer les fautes ou les responsabilités ; nouvelle disposition concernant l'élaboration de documents de politique et de procédures pour les enquêtes ; nouvelle disposition visant à assurer que les enquêtes ne seront pas gênées par des procédures administratives ou judiciaires ; élargissement de la spécification relative à la divulgation de renseignements pour tenir compte des enregistrements d'images du poste de pilotage et de leurs transcriptions ; nouvelle disposition visant à éviter la divulgation des noms des personnes concernées par un accident ou un incident ; révision de la disposition relative à la participation des États dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves ; nouvelle spécification relative à la divulgation de renseignements, y compris de renseignements sur l'évolution de l'enquête ; révision de la disposition concernant la nécessité de rendre public le rapport final ; renforcement de la disposition relative à l'émission d'une déclaration intérimaire à chaque date anniversaire de l'occurrence ; révision des dispositions relatives aux recommandations de sécurité afin d'y inclure un délai pour les mesures à prendre ; nouvelles dispositions sur le contrôle des réponses aux recommandations de sécurité ainsi que sur le suivi des mesures prises ; révision des spécifications de l'Appendice en ce qui a trait à l'utilisation du mot « causes » et/ou « facteurs contributifs » ; mise à jour de la liste de contrôle pour la notification et les communications (Supplément B) ; inclusion des pannes de turbomachine non contenues dans la liste d'exemples d'incidents graves (Supplément C) ; nouveau Supplément G (Éléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs).	
14	Réunion Enquêtes et prévention des accidents (AIG) à l'échelon Division (2008) ; Groupe d'experts en gestion de la sécurité (SMP)	Ajout d'une définition (« facteurs contributifs ») et modification de la définition de « programme national de sécurité (PNS) ». Transfert à l'Annexe 19 de la norme du Chapitre 3 concernant le PNS et des dispositions générales relatives à la gestion de la sécurité qui figurent dans le Chapitre 8 et le Supplément F, Cadre pour le PNS. Modification de la norme relative à l'établissement d'une base de données. Ajout au Chapitre 8 d'une disposition relative à l'évaluation de la base de données sur les accidents et les incidents. Ajouts au texte du Supplément C, Liste des incidents graves.	25 février 2013 15 juillet 2013 14 novembre 2013
15 (11e édition)	Groupe d'experts en gestion de la sécurité (SMP) ; Groupe d'experts sur la protection des dossiers d'accidents et d'incidents (GEPAIR) ; Équipe de travail sur la protection des informations sur la sécurité (SIP TF)	Ajout d'une définition de « service d'enquête sur les accidents » ; norme concernant l'établissement d'un service indépendant d'enquête sur les accidents ; nouvelle disposition sur la coopération entre le service d'enquêtes et les autorités judiciaires ; protection accrue des éléments d'enquête au § 5.12 ; nouvel Appendice 2 relatif à la protection des éléments d'enquête.	22 février 2016 11 juillet 2016 10 novembre 2016
16	Groupe d'experts des enquêtes sur les accidents (AIGP)	Porter au rang de norme les recommandations relatives à l'accès aux éléments de preuve durant les enquêtes et faire le suivi de l'avancement des recommandations de sécurité.	9 mars 2018 16 juillet 2018 8 novembre 2018

Amendement	*Origine*	*Objet*	*Dates :* *— adoption/approbation* *— entrée en vigueur* *— application*
17	Troisième réunion du Groupe d'experts des enquêtes sur les accidents (AIGP/3)	Modification de la définition du terme « représentant accrédité » ; harmonisation des dispositions sur la notification pour tenir compte des incidents et sur la diffusion du rapport final ; nouvelles dispositions sur la réalisation des enquêtes sur les accidents et les incidents graves et diffusion du rapport final en temps opportun ; modification de la note au sujet de la facilitation de l'admission des enquêteurs ; introduction d'une nouvelle note sur la consultation du projet de recommandations de sécurité ; modification de la liste d'exemples d'incidents graves et nouvelles orientations dans le Supplément C ; nouveau Supplément F sur la délégation d'enquête.	27 février 2019 13 juillet 2019 5 novembre 2020
18 (12e édition)	Quatrième réunion du Groupe d'experts des enquêtes sur les accidents (AIGP/4)	Création de la définition de « recommandation de sécurité de portée mondiale (SRGC) » et d'une nouvelle norme connexe, et dispositions révisées sur les données enregistrées aux fins des enquêtes sur les accidents et incidents.	9 mars 2020 20 juillet 2020 5 novembre 2020

NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES INTERNATIONALES

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

Les expressions ci-dessous, employées dans les normes et pratiques recommandées — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, ont les significations suivantes :

Accident. Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou, dans le cas d'un aéronef sans pilote, qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, et au cours duquel :

a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :

— dans l'aéronef, ou
— en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
— directement exposée au souffle des réacteurs,

sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ; ou

b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :

— qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
— qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur (y compris à ses capotages ou à ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou perforations), ou de dommages mineurs aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anticouple, au train d'atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radome) ; ou

c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Note 1.— À seule fin d'uniformiser les statistiques, l'OACI considère comme blessure mortelle toute blessure entraînant la mort dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident.

Note 2.— Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que l'épave ait été repérée.

Note 3.— Le type de système d'aéronef sans pilote qui doit faire l'objet d'une enquête est indiqué au § 5.1.

Note 4.— Des éléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs figurent dans le Supplément E.

Aéronef. Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Blessure grave. Toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :

a) nécessite l'hospitalisation pendant plus de 48 heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies ; ou

b) se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez) ; ou

c) se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon ; ou

d) se traduit par la lésion d'un organe interne ; ou

e) se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par des brûlures affectant plus de 5 % de la surface du corps ; ou

f) résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement nocif.

Causes. Actes, omissions, événements, conditions ou toute combinaison de ces divers éléments qui ont conduit à l'accident ou à l'incident. L'établissement des causes n'implique pas l'attribution de fautes ou la détermination d'une responsabilité administrative, civile ou criminelle.

Compte rendu préliminaire. Communication utilisée pour diffuser promptement les renseignements obtenus dans les premières phases de l'enquête.

Conseiller. Personne nommée par un État, en raison de ses qualifications, pour seconder son représentant accrédité à une enquête.

Enquête. Activités menées en vue de prévenir les accidents, qui comprennent la collecte et l'analyse de renseignements, l'exposé des conclusions, la détermination des causes et/ou des facteurs contributifs et, s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité.

Enquêteur désigné. Personne chargée, en raison de ses qualifications, de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête.

Note.— Aucun des termes de la définition ci-dessus ne devrait empêcher de confier les fonctions d'enquêteur désigné à une commission ou autre groupe de personnes.

Enregistreur de bord. Tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les enquêtes sur les accidents et incidents.

Enregistreur de bord automatique largable (ADFR). Enregistreur combiné installé sur un aéronef, qui peut être largué automatiquement de l'aéronef.

Note.— Les Parties 1, 2 et 3 de l'Annexe 6 — Exploitation technique des aéronefs, *contiennent des spécifications relatives aux enregistreurs de bord.*

État de conception. État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.

État de construction. État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.

État de l'exploitant. État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

État d'immatriculation. État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

Note.— Dans le cas de l'immatriculation d'aéronefs d'un organisme international d'exploitation sur une base autre que nationale, les États qui constituent l'organisme sont tenus conjointement et solidairement d'assumer les obligations qui incombent, en vertu de la Convention de Chicago, à un État d'immatriculation. Voir à ce sujet la Résolution du Conseil du 14 décembre 1967 sur la nationalité et l'immatriculation des aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation que l'on peut trouver dans le document intitulé Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international *(Doc 9587).*

État d'occurrence. État sur le territoire duquel se produit un accident ou un incident.

Exploitant. Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

Facteurs contributifs. Actes, omissions, événements, conditions, ou combinaison de ces divers éléments, dont la suppression, l'évitement ou l'absence aurait réduit la probabilité d'un accident ou d'un incident ou la gravité de ses conséquences. L'établissement des facteurs contributifs n'implique pas l'attribution de fautes ou la détermination d'une responsabilité administrative, civile ou criminelle.

Incident. Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

Note.— Les types d'incidents qui intéressent particulièrement l'Organisation de l'aviation civile internationale pour les études de prévention des accidents sont énumérés dans le Supplément C.

Incident grave. Incident dont les circonstances indiquent qu'il y a eu une forte probabilité d'accident, qui est lié à l'utilisation d'un aéronef et qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer le vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou qui, dans le cas d'un aéronef sans pilote, se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté.

Note 1.— La différence entre un accident et un incident grave ne réside que dans le résultat.

Note 2.— Le Supplément C donne des exemples d'incidents graves.

Masse maximale. Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

Programme national de sécurité (PNS). Ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité.

Recommandation de sécurité. Proposition formulée par un service d'enquête sur les accidents sur la base de renseignements résultant d'une enquête, en vue de prévenir des accidents ou incidents, et qui n'a jamais pour but de créer une présomption de blâme ou de responsabilité pour l'accident ou l'incident en question. Les recommandations de sécurité peuvent non seulement provenir des enquêtes sur les accidents et sur les incidents mais aussi de diverses autres sources, notamment d'études sur la sécurité.

Recommandation de sécurité de portée mondiale (SRGC). Recommandation de sécurité concernant une carence systémique, dont la probabilité de récurrence a des conséquences importantes à l'échelle mondiale et nécessite que des mesures soient prises rapidement pour améliorer la sécurité.

Note. **—** *Le* Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation *(Doc 9756)*, *Partie IV* — Communication des résultats, *énonce les critères de classement d'une recommandation comme une SRGC.*

Représentant accrédité. Personne désignée par un État, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre État. Le représentant accrédité désigné proviendra normalement du service d'enquête sur les accidents de l'État.

Service d'enquête sur les accidents. Service désigné par un État pour procéder aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation dans le cadre de la présente Annexe.

CHAPITRE 2.   APPLICATION

2.1   À moins d'indications contraires, les spécifications de la présente Annexe s'appliquent aux activités qui font suite à un accident ou un incident où qu'il soit survenu.

Note.— L'application de cette spécification aux cas d'accident ou d'incident grave survenu sur le territoire d'un État non contractant, dans une zone de souveraineté indéterminée ou en haute mer est traitée aux § 5.2 et 5.3 respectivement.

2.2   Dans la présente Annexe, les spécifications qui concernent l'État de l'exploitant ne s'appliquent que s'il s'agit d'un aéronef loué, affrété, ou banalisé, et si l'État de l'exploitant n'est pas l'État d'immatriculation et exerce au regard de la présente Annexe, en partie ou en totalité, les fonctions et obligations de l'État d'immatriculation.

CHAPITRE 3. GÉNÉRALITÉS

Note.— On trouvera dans le Supplément A à l'Annexe des éléments indicatifs sur les droits et obligations de l'État de l'exploitant dans les cas d'accidents et d'incidents impliquant des aéronefs loués, affrétés ou banalisés.

OBJECTIF DE L'ENQUÊTE

3.1 L'enquête sur un accident ou un incident a pour seul objectif la prévention de futurs accidents ou incidents. Cette activité ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités.

INDÉPENDANCE DES ENQUÊTES

3.2 Les États établiront un service d'enquête sur les accidents qui soit indépendant des autorités nationales de l'aviation et des autres entités qui pourraient entraver la conduite ou l'objectivité d'une enquête.

Note.— Le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation *(Doc 9756)*, *Partie I —* Organisation et planification*, et le* Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et les incidents *(Doc 9962) contiennent des orientations sur l'indépendance des services d'enquête sur les accidents.*

CONSERVATION DES INDICES, GARDE ET ENLÈVEMENT DE L'AÉRONEF

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT D'OCCURRENCE

Généralités

3.3 L'État d'occurrence prendra toutes dispositions utiles pour assurer la conservation des indices ainsi que la garde de l'aéronef et de son contenu pendant le temps qui sera nécessaire aux fins d'enquête. Les mesures de conservation des indices comprendront notamment la conservation, par des procédés photographiques ou autres, de tous les indices susceptibles d'être enlevés, effacés, perdus ou détruits. La garde de l'aéronef comprendra des mesures de protection destinées à éviter de nouveaux dommages, à interdire l'accès de l'aéronef aux personnes non autorisées et à empêcher le pillage et la détérioration.

Note 1.— Le contrôle de l'épave fait l'objet du § 5.6.

Note 2.— La conservation des indices provenant des enregistreurs de bord exige que la récupération et la manipulation de ces appareils ne soient confiées qu'à un personnel qualifié.

Demande émanant de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception ou de l'État de construction

3.4 S'il reçoit de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception ou de l'État de construction la demande que l'aéronef, son contenu et tous les indices soient conservés intacts en attendant leur examen par un représentant

accrédité de l'État demandeur, l'État d'occurrence prendra toutes dispositions nécessaires pour satisfaire à cette demande, dans la mesure où cela sera pratiquement possible et compatible avec la conduite normale de l'enquête ; toutefois, l'aéronef pourra être déplacé dans la mesure où ce déplacement sera nécessaire pour dégager des personnes, des animaux, des articles postaux ou des objets de valeur, pour empêcher toute destruction par le feu ou par toute autre cause, ou pour faire disparaître tout danger ou toute gêne pour la navigation aérienne, pour les autres moyens de transport ou pour le public, et à condition que cela ne retarde pas inutilement la remise de l'aéronef en service lorsque celle-ci est matériellement possible.

Transfert de la garde de l'aéronef

3.5 Sous réserve des dispositions des § 3.3 et 3.4, l'État d'occurrence abandonnera à la personne ou aux personnes dûment désignées par l'État d'immatriculation ou par l'État de l'exploitant, selon le cas, la garde de l'aéronef et de tout ou partie de son contenu, dès que ces objets ne seront plus nécessaires à l'enquête. À cet effet, l'État d'occurrence facilitera l'accès à l'aéronef et à son contenu, ou à certaines parties de l'aéronef ou de son contenu ; toutefois, si l'aéronef ou son contenu se trouve, en totalité ou en partie, dans une zone à laquelle l'État d'occurrence juge impossible de permettre l'accès, cet État assurera lui-même le déplacement de l'aéronef ou de son contenu à un endroit où il pourra en autoriser l'accès.

CHAPITRE 4. NOTIFICATION

Note 1.— Un tableau récapitulatif « Notification et communications » figure au Supplément B.

Note 2.— On trouvera une liste des adresses des services d'enquête sur les accidents d'aviation dans le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation *(Doc 9756), Partie I —* Organisation et planification*, ainsi que sur le site web OACI des enquêtes sur les accidents.*

ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU SUR LE TERRITOIRE D'UN ÉTAT CONTRACTANT À UN AÉRONEF D'UN AUTRE ÉTAT CONTRACTANT

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT D'OCCURRENCE

Envoi de la notification

4.1 L'État d'occurrence adressera une notification d'accident, d'incident grave ou d'incident appelant une enquête dans le contexte de la présente Annexe, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles :

a) à l'État d'immatriculation ;

b) à l'État de l'exploitant ;

c) à l'État de conception ;

d) à l'État de construction ;

e) à l'Organisation de l'aviation civile internationale, quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteur.

Toutefois, lorsque l'État d'occurrence n'est pas au courant d'un incident grave ou d'un incident appelant une enquête, il appartiendra à l'État d'immatriculation ou à l'État de l'exploitant, selon le cas, de notifier cet incident à l'État de conception, à l'État de construction et à l'État d'occurrence.

Note 1.— Le téléphone, la télécopie, le courrier électronique ou le Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA) constitueront dans la plupart des cas « la meilleure et la plus rapide des voies disponibles ». Il peut être approprié d'employer plusieurs moyens de communication.

Note 2.— Une disposition relative à la notification d'une phase de détresse à l'État d'immatriculation par le centre de coordination de sauvetage figure dans l'Annexe 12 — Recherches et sauvetage.

Forme et contenu

4.2 La notification sera rédigée en langage clair et comprendra tous ceux des renseignements ci-après qui pourront être immédiatement obtenus, mais l'envoi de la notification ne devra pas être retardé du fait que ces renseignements seraient incomplets :

a) abréviation d'identification ACCID pour un accident, SINCID pour un incident grave, et INCID pour un incident ;

b) constructeur, modèle, marques de nationalité et d'immatriculation et numéro de série de l'aéronef ;

c) nom du propriétaire et, le cas échéant, nom de l'exploitant et de l'affréteur de l'aéronef ;

d) qualification du pilote commandant de bord et nationalité de l'équipage et des passagers ;

e) date et heure (heure locale ou UTC) de l'accident ou de l'incident ;

f) dernier point de départ de l'aéronef et point d'atterrissage prévu ;

g) position de l'aéronef par rapport à un point de repère géographique facile à identifier, latitude et longitude ;

h) nombre de membres d'équipage et de passagers ; à bord : tués et grièvement blessés ; autres : tués et grièvement blessés ;

i) description de l'accident ou de l'incident et étendue des dommages causés à l'aéronef, dans la mesure où elle est connue ;

j) indication de la mesure dans laquelle l'État d'occurrence mènera l'enquête ou se propose de déléguer ses pouvoirs pour la conduite de cette enquête ;

k) caractéristiques physiques de la zone de l'accident ou de l'incident et indication des difficultés d'accès ou des dispositions spéciales concernant l'accès au site ;

l) identification du service émetteur et moyen de contacter l'enquêteur désigné et le service d'enquête sur les accidents de l'État d'occurrence ;

m) présence et description des marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

Note 1.— L'abréviation de quatre lettres « YLYX » associée à l'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres forme l'indicateur de destinataire de huit lettres pour les messages envoyés sur le RSFTA aux autorités responsables des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation. Pour les messages envoyés sur le service public de télécommunications, l'indicateur de destinataire ne peut être utilisé et il doit être remplacé par une adresse postale ou télégraphique. Lorsqu'ils ont été notifiés à l'OACI, les indicateurs de destinataires de huit lettres et les adresses postales et de télécommunications correspondantes sont publiés dans le document intitulé Indicatifs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques *(Doc 8585).*

Note 2.— Le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation *(Doc 9756), Partie I —* Organisation et planification*, donne des indications sur la préparation des messages de notification et sur les dispositions à prendre pour assurer qu'ils sont remis promptement au destinataire.*

Langue à utiliser

4.3 La notification sera rédigée dans une des langues de travail de l'OACI, compte tenu de la langue du ou des destinataires toutes les fois que cela pourra se faire sans entraîner un retard excessif.

Renseignements complémentaires

4.4 Dès qu'il sera en mesure de le faire, l'État d'occurrence communiquera les renseignements omis dans la notification ainsi que tous autres renseignements utiles.

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION, DE L'ÉTAT DE L'EXPLOITANT, DE L'ÉTAT DE CONCEPTION ET DE L'ÉTAT DE CONSTRUCTION

Renseignements — Participation

4.5 **Recommandation.—** *Il est recommandé que l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction accusent réception de la notification d'accident ou d'incident (voir § 4.1).*

4.6 Lorsqu'ils recevront la notification, l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction fourniront, dès que possible, à l'État d'occurrence tous renseignements utiles dont ils disposent au sujet de l'aéronef et de l'équipage de conduite impliqués dans l'accident ou l'incident. Chacun fera savoir également à l'État d'occurrence s'il a l'intention de désigner un représentant accrédité, et, dans l'affirmative, il indiquera son nom et les coordonnées permettant de le contacter. Si le représentant accrédité doit se rendre dans l'État d'occurrence, chacun indiquera aussi la date probable de son arrivée.

Note 1.— Conformément aux dispositions du § 5.18, l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction ont le droit de désigner un représentant accrédité pour participer à l'enquête.

Note 2.— L'attention de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception et de l'État de construction est appelée sur l'obligation qui leur incombe, conformément aux dispositions du § 5.22, de désigner un représentant accrédité quand la demande en est expressément faite par l'État qui mène l'enquête sur un accident concernant un aéronef de plus de 2 250 kg. Leur attention est également appelée sur l'utilité de leur présence et de leur participation à l'enquête.

4.7 Lorsqu'il recevra la notification, l'État de l'exploitant communiquera à l'État d'occurrence, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, les détails concernant les marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU SUR LE TERRITOIRE DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION, DANS UN ÉTAT NON CONTRACTANT OU EN DEHORS DU TERRITOIRE D'UN ÉTAT QUELCONQUE

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION

Envoi de la notification

4.8 Lorsque l'État d'immatriculation ouvre une enquête sur un accident ou un incident, il transmettra une notification conformément aux § 4.2 et 4.3 ci-dessus, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles :

a) à l'État de l'exploitant ;

b) à l'État de conception ;

c) à l'État de construction ;

d) à l'Organisation de l'aviation civile internationale, quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteur.

Note 1.— Le téléphone, la télécopie, le courrier électronique ou le Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA) constitueront dans la plupart des cas « la meilleure et la plus rapide des voies disponibles ». Il peut être approprié d'employer plusieurs moyens de communication.

Note 2.— Une disposition relative à la notification d'une phase de détresse à l'État d'immatriculation par le centre de coordination de sauvetage figure dans l'Annexe 12 — Recherches et sauvetage*.*

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT DE L'EXPLOITANT,
DE L'ÉTAT DE CONCEPTION ET
DE L'ÉTAT DE CONSTRUCTION

Renseignements — Participation

4.9 **Recommandation.—** *Il est recommandé que l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction accusent réception de la notification d'accident ou d'incident (voir § 4.1).*

4.10 Lorsqu'ils recevront la notification, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction fourniront à l'État d'immatriculation, sur demande, tous renseignements utiles dont ils disposent au sujet de l'aéronef et de l'équipage de conduite impliqués dans l'accident ou l'incident. Chacun fera savoir également à l'État d'immatriculation s'il a l'intention de désigner un représentant accrédité, et dans l'affirmative, il indiquera son nom et les coordonnées permettant de le contacter. Si le représentant accrédité doit être présent à l'enquête, chacun indiquera aussi la date probable de son arrivée.

Note 1.— Conformément aux dispositions du § 5.18, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction ont le droit de désigner un représentant accrédité pour participer à l'enquête.

Note 2.— L'attention de l'État de l'exploitant, de l'État de conception et de l'État de construction est appelée sur l'obligation qui leur incombe, conformément aux dispositions du § 5.22, de désigner un représentant accrédité quand la demande en est expressément faite par l'État qui mène l'enquête sur un accident concernant un aéronef de plus de 2 250 kg. Leur attention est également appelée sur l'utilité de leur présence et de leur participation à l'enquête.

4.11 Lorsqu'il recevra la notification, l'État de l'exploitant communiquera à l'État d'immatriculation, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, les détails concernant les marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

CHAPITRE 5. ENQUÊTE

RESPONSABILITÉ DE L'OUVERTURE ET DE LA CONDUITE DE L'ENQUÊTE

ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU SUR LE TERRITOIRE D'UN ÉTAT CONTRACTANT

État d'occurrence

5.1 L'État d'occurrence ouvrira une enquête sur les circonstances de l'accident et sera en outre responsable de la conduite de l'enquête, mais il pourra déléguer, en totalité ou en partie, cette conduite à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) par accord et consentement mutuels. Dans tous les cas, l'État d'occurrence facilitera l'enquête par tous les moyens.

5.1.1 **Recommandation.—** *Il est recommandé que l'État d'occurrence ouvre une enquête sur les circonstances d'un incident grave. Cet État pourrait déléguer, en totalité ou en partie, la conduite d'une telle enquête à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents par accord et consentement mutuels. Dans tous les cas, l'État d'occurrence devrait faciliter l'enquête par tous les moyens.*

5.1.2 L'État d'occurrence ouvrira une enquête sur les circonstances de tout incident grave concernant un aéronef dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg. Cet État pourra déléguer, en totalité ou en partie, la conduite d'une telle enquête à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents par accord et consentement mutuels. Dans tous les cas, l'État d'occurrence devra faciliter l'enquête par tous les moyens.

5.1.3 **Recommandation**.— *Lorsque l'État d'occurrence n'ouvre ni ne mène d'enquête et qu'il ne la délègue pas à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents comme l'indiquent les § 5.1 et 5.1.2, l'État d'immatriculation ou, dans l'ordre suivant, l'État de l'exploitant, l'État de conception ou l'État de construction a la faculté de demander par écrit à l'État d'occurrence de lui déléguer la conduite de cette enquête. Lorsque l'État d'occurrence donne expressément son consentement ou ne répond pas à cette demande dans un délai de 30 jours, il est recommandé que l'État ayant fait la demande ouvre et mène l'enquête sur la base des informations dont il dispose.*

Note 1.— L'enquête sur un incident grave n'exclut pas les autres types déjà existants d'enquête sur des incidents (graves ou non) par divers autres organismes.

Note 2.— L'État ou l'organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents qui accepte une délégation en totalité devient responsable de la conduite de l'enquête ainsi que de la diffusion du rapport final et de la communication du compte rendu ADREP. Dans le cas d'une délégation en partie, l'État d'occurrence garde habituellement la responsabilité de la conduite de l'enquête.

Note 3.— Dans le cas d'une enquête concernant un système d'aéronef sans pilote, seuls les aéronefs ayant une approbation de conception et/ou d'exploitation doivent être pris en compte.

Note 4.— Dans le cas d'un incident grave, l'État d'occurrence peut envisager de déléguer l'enquête à l'État d'immatriculation ou à l'État de l'exploitant, en particulier s'il s'agit d'une occurrence où il pourrait être plus avantageux ou plus pratique que l'un de ces États réalise l'enquête.

Note 5.— Le Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents *(Doc 9946) renferme des éléments indicatifs sur la mise en place et la gestion d'un RAIO.*

Note 6.— La délégation d'une enquête ne dispense pas l'État d'occurrence des obligations qui lui incombent en vertu de la présente Annexe.

Note 7.— Le § 5.1.3 ne donne pas nécessairement à l'État qui fait la demande le droit d'accéder au site de l'accident, à l'épave ou à toute autre preuve ou information se trouvant sur le territoire de l'État d'occurrence.

ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU SUR LE TERRITOIRE D'UN ÉTAT NON CONTRACTANT

État d'immatriculation

5.2 **Recommandation.—** *Lorsqu'un accident ou un incident grave se produit sur le territoire d'un État non contractant qui n'a pas l'intention de mener une enquête conformément à la présente Annexe, il est recommandé que l'État d'immatriculation ou, à défaut, l'État de l'exploitant, l'État de conception ou l'État de construction s'efforce d'ouvrir et de mener une enquête en collaboration avec l'État d'occurrence ou, s'il ne peut s'assurer la collaboration de ce dernier, mène seul l'enquête d'après les renseignements dont il dispose.*

ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU EN DEHORS DU TERRITOIRE D'UN ÉTAT QUELCONQUE

État d'immatriculation

5.3 Lorsqu'il est impossible d'établir avec certitude que le lieu de l'accident ou de l'incident grave se trouve sur le territoire d'un État quelconque, l'État d'immatriculation ouvrira et mènera toute enquête nécessaire sur l'accident ou l'incident grave. Cependant, il pourra déléguer la conduite de l'enquête, en totalité ou en partie, à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents, par accord et consentement mutuels.

5.3.1 Les États les plus proches du lieu d'un accident survenu dans les eaux internationales prêteront l'assistance qu'ils seront en mesure de fournir et répondront, de la même façon, aux demandes de l'État d'immatriculation.

5.3.2 **Recommandation**.— *Lorsque l'État d'immatriculation n'ouvre ni ne mène d'enquête et qu'il ne la délègue pas à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents comme l'indique le § 5.3, l'État de l'exploitant ou, dans l'ordre suivant, l'État de conception ou l'État de construction a la faculté de demander par écrit à l'État d'immatriculation de lui déléguer la conduite de cette enquête. Lorsque l'État d'immatriculation donne expressément son consentement ou ne répond pas à cette demande dans un délai de 30 jours, il est recommandé que l'État ayant fait la demande ouvre et mène l'enquête sur la base des informations dont il dispose.*

Note.— Le § 5.3.2 ne dispense pas l'État d'immatriculation des obligations qui lui incombent en vertu de la présente Annexe.

5.3.3 **Recommandation.—** *Il est recommandé que si l'État d'immatriculation est un État non contractant qui n'a pas l'intention de mener une enquête conformément à la présente Annexe, l'État de l'exploitant ou, à défaut, l'État de conception ou l'État de construction s'efforce d'ouvrir et de mener une enquête. Cependant, l'État en question pourra déléguer la conduite de l'enquête, en totalité ou en partie, à un autre État, par accord et consentement mutuels.*

ORGANISATION ET CONDUITE DE L'ENQUÊTE

Note.— Le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation *(Doc 9756) contient des indications sur la façon d'organiser, de mener et de contrôler une enquête.*

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT QUI MÈNE L'ENQUÊTE

Note.— Aucune des dispositions qui suivent ne devrait empêcher l'État qui mène l'enquête de faire appel au concours des meilleurs experts techniques en s'adressant à n'importe quelle source.

Généralités

5.4 Le service d'enquête sur les accidents pourra mener l'enquête en toute indépendance et sans restrictions, en accord avec les dispositions de la présente Annexe. L'enquête comprendra normalement :

a) la collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements pertinents sur l'accident ou l'incident en question ;

b) la protection de certains éléments d'enquête sur les accidents et les incidents, comme prévu au § 5.12 ;

c) s'il y a lieu, la formulation de recommandations de sécurité ;

d) si possible, la détermination des causes et/ou des facteurs contributifs ;

e) l'établissement du rapport final.

Lorsque ce sera matériellement possible, on inspectera les lieux de l'accident, examinera l'épave et notera les déclarations des témoins. L'étendue de l'enquête et la procédure à suivre pour sa réalisation seront déterminées par le service d'enquête sur les accidents en fonction des leçons que celui-ci s'attend à en tirer pour améliorer la sécurité.

5.4.1 Toute enquête réalisée conformément aux dispositions de la présente Annexe sera distincte de toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer les fautes ou les responsabilités.

Note.— La distinction peut se faire en confiant l'enquête à des experts du service d'enquête sur les accidents de l'État, et toutes actions judiciaires ou administratives à d'autres experts compétents. Conformément au § 5.10, ces deux processus devraient probablement être coordonnés sur le site de l'accident et dans la collecte des renseignements factuels, compte étant dûment tenu des dispositions du § 5.12.

5.4.2 **Recommandation.—** *Il est recommandé que le service d'enquête sur les accidents élabore des politiques et des procédures étayées par des documents qui décrivent en détail ses fonctions. Celles-ci devraient comprendre l'organisation et la planification, l'enquête et le compte rendu.*

Note.— Des éléments indicatifs sur les politiques et les procédures pour les enquêtes figurent dans le Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et les incidents *(Doc 9962).*

5.4.3 Les États veilleront à ce que toute enquête menée au titre des dispositions de la présente Annexe puisse accéder sans restriction et sans délai à tous les éléments de preuve disponibles.

5.4.4 **Recommandation**.— *Il est recommandé que les États encouragent la coopération entre le service d'enquête sur les accidents et les autorités judiciaires pour faire en sorte qu'une enquête ne soit pas gênée par des enquêtes ou des procédures administratives ou judiciaires.*

Note.— Cette coopération peut être formalisée au moyen de mesures législatives, de protocoles, d'accords ou d'arrangements préalables entre le service d'enquête sur les accidents et les autorités judiciaires, et peut porter en particulier sur les sujets suivants : accès au lieu de l'accident ; préservation des éléments de preuve et accès à ces éléments ; comptes rendus initial et réguliers sur l'état de chaque processus ; échange de renseignements ; utilisation appropriée des renseignements sur la sécurité ; et résolution des différends.

Enquêteur désigné — Désignation

5.5 L'État qui mène l'enquête désignera l'enquêteur qui sera chargé de la direction de l'enquête et déclenchera immédiatement l'enquête.

Enquêteur désigné — Accès à l'épave et contrôle de l'épave

5.6 L'enquêteur désigné devra pouvoir accéder librement à l'épave et à tous les éléments pertinents, notamment les enregistreurs de bord et les dossiers ATS, et sur lesquels il exercera un contrôle total afin que le personnel autorisé qui participe à l'enquête puisse procéder sans retard à un examen détaillé.

Données enregistrées — Accidents et incidents

Enregistreurs de bord

5.7 Les enregistreurs de bord seront utilisés de manière effective au cours de l'enquête sur un accident ou un incident. L'État qui mène l'enquête prendra des dispositions en vue de la lecture sans retard des enregistreurs de bord.

5.7.1 **Recommandation.—** *Il est recommandé, dans le cas où l'État qui mène l'enquête sur un accident ou sur un incident ne possède pas de moyens suffisants pour faire la lecture des enregistreurs de bord, que cet État utilise les moyens mis à sa disposition par d'autres États, en tenant compte de ce qui suit :*

a) possibilités des moyens de lecture ;

b) délais de lecture ;

c) emplacement des moyens de lecture.

Note.— Les spécifications relatives à l'enregistrement des données de vol figurent dans l'Annexe 6 — Exploitation technique des aéronefs*, Parties 1, 2 et 3.*

Enregistrements au sol

5.8 Les enregistrements au sol seront utilisés de manière effective dans l'enquête sur un accident ou un incident.

Note.— Les spécifications relatives à l'enregistrement des données de surveillance et des communications ATS figurent dans l'Annexe 11 — Services de la circulation aérienne*, Chapitre 6.*

Autopsies

5.9 L'État qui mène l'enquête sur un accident mortel fera pratiquer, par un pathologiste ayant de préférence une expérience des enquêtes sur les accidents, une autopsie complète des membres de l'équipage de conduite ainsi que, sous réserve des circonstances d'espèce, des passagers et des membres du personnel de cabine mortellement blessés. Ces examens seront complets et entrepris rapidement.

Note.— Des éléments indicatifs détaillés sur les autopsies figurent dans le Manuel de médecine aéronautique civile *(Doc 8984) et dans le* Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation *(Doc 9756) ; le premier de ces manuels donne des indications détaillées sur les examens toxicologiques.*

Examens médicaux

5.9.1 **Recommandation.—** *Il est recommandé que, lorsqu'il y a lieu, l'État qui mène l'enquête fasse pratiquer, par un médecin ayant de préférence une expérience des enquêtes sur les accidents, des examens médicaux des membres d'équipage, des passagers et du personnel aéronautique impliqué. Ces examens devraient être entrepris rapidement.*

Note 1.— Ces examens pourraient aussi déterminer si le niveau d'aptitude physique et psychologique de l'équipage de conduite et des autres membres du personnel directement impliqués dans l'événement est suffisant pour qu'ils contribuent à l'enquête.

Note 2.— Des indications sur les examens médicaux figurent dans le Manuel de médecine aéronautique civile *(Doc 8984).*

Coordination — Autorités judiciaires

5.10 L'État qui mène l'enquête reconnaîtra la nécessité d'une coordination entre l'enquêteur désigné et les autorités judiciaires. On prêtera une attention particulière aux indices qui doivent être consignés et analysés rapidement pour que l'enquête puisse être menée à bien, par exemple à l'examen et à l'identification des victimes et au dépouillement des enregistrements des enregistreurs de bord.

Note 1.— La responsabilité de l'État d'occurrence à cet égard est exposée au § 5.1.

Note 2.— Il est possible de résoudre d'éventuels conflits entre les services d'enquête et les autorités judiciaires, en ce qui concerne la garde des enregistreurs de bord et de leurs enregistrements, en confiant ces derniers à un représentant des autorités judiciaires qui les apportera au lieu de dépouillement, assurant ainsi la continuité de la garde.

Note 3.— On peut résoudre les éventuels conflits entre le service d'enquête sur les accidents et les autorités judiciaires quant à la garde de l'épave en prévoyant qu'un représentant des autorités judiciaires accompagne l'épave jusqu'au lieu de l'examen et soit présent à l'examen lorsqu'une modification de l'état de l'épave est nécessaire, assurant ainsi la continuité de la garde.

Information des services de sûreté en aviation

5.11 Si, au cours d'une enquête, on apprend ou présume qu'il y a eu acte d'intervention illicite, l'enquêteur désigné prendra immédiatement des dispositions pour que les autorités chargées de la sûreté en aviation dans l'État ou les États concernés en soient informées.

Protection des éléments d'enquête sur les accidents et les incidents

5.12 L'État qui mène l'enquête sur un accident ou un incident ne communiquera aucun des éléments décrits ci-dessous à d'autres fins que l'enquête sur l'accident ou l'incident, à moins que l'autorité compétente désignée par l'État ne détermine, en conformité avec le droit national et sous réserve de l'Appendice 2 et du § 5.12.5, que leur divulgation ou utilisation l'emporte sur les incidences négatives qu'une telle mesure risque d'avoir, aux niveaux national et international, sur ladite enquête ou sur toute enquête future :

a) enregistrements de conversations et d'images du poste de pilotage et toutes transcriptions de ces enregistrements ;

b) éléments sous la garde ou le contrôle du service d'enquête sur les accidents, à savoir :

   1) toutes les déclarations obtenues de personnes par le service d'enquête dans le cours de ses enquêtes ;

   2) toutes les communications entre les personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef ;

   3) renseignements d'ordre médical et privé concernant des personnes touchées par l'accident ou l'incident ;

   4) enregistrements et transcriptions d'enregistrements provenant des organismes de contrôle de la circulation aérienne ;

   5) analyse des renseignements et opinions sur ces derniers, y compris les renseignements des enregistreurs de bord, provenant du service d'enquête sur les accidents et des représentants accrédités, concernant l'accident ou l'incident ;

   6) projet de rapport final de l'enquête sur l'accident ou l'incident.

5.12.1 **Recommandation**.— *Il est recommandé que les États déterminent si d'autres éléments obtenus ou produits par le service d'enquête sur les accidents dans le cadre d'une enquête sur un accident ou un incident devraient recevoir la même protection que les éléments énumérés au § 5.12.*

5.12.2 Les éléments énumérés au § 5.12 ne seront inclus dans le rapport final ou dans ses appendices que s'ils sont pertinents à l'analyse de l'accident ou de l'incident. Les parties de ces éléments qui ne sont pas pertinentes à l'analyse ne seront pas divulguées.

Note.— Les éléments énumérés au § 5.12 comprennent des renseignements concernant un accident ou un incident. La divulgation ou l'utilisation de ces éléments à des fins qui ne sont pas nécessaires dans l'intérêt de la sécurité peut avoir pour effet que les renseignements ne soient plus communiqués ouvertement aux enquêteurs dans l'avenir. L'absence de ces renseignements entraverait le processus d'enquête et influerait gravement sur la sécurité de l'aviation.

5.12.3 Le service d'enquête sur les accidents ne divulguera pas les noms des personnes touchées par l'accident ou l'incident.

5.12.4 Les États veilleront à ce que les demandes visant des éléments qui sont sous la garde ou le contrôle du service d'enquête sur les accidents soient adressées à la source initiale des renseignements, lorsqu'elle est disponible.

5.12.4.1 **Recommandation**.— *Il est recommandé que le service d'enquête sur les accidents ne conserve, lorsque c'est possible, que des copies des éléments obtenus dans le cadre d'une enquête.*

5.12.5 Les États prendront des mesures pour veiller à ce que le contenu audio des enregistrements de conversations du poste de pilotage et le contenu visuel et audio des enregistrements d'images du poste de pilotage ne soient pas divulgués au public.

5.12.6 Les États qui publient ou qui reçoivent un projet de rapport final prendront des mesures pour veiller à ce qu'il ne soit pas divulgué au public.

Note.— L'Appendice 2 contient des dispositions supplémentaires relatives à la protection des éléments d'enquête sur les accidents et les incidents. Ces dispositions sont présentées séparément pour la commodité, mais elles font partie des SARP.

Réouverture de l'enquête

5.13 Si, après la clôture de l'enquête, des éléments nouveaux particulièrement importants sont découverts, l'État qui a mené l'enquête rouvrira cette enquête. Toutefois, si l'État qui a mené l'enquête n'est pas celui qui l'a ouverte, cet État devra d'abord obtenir le consentement de l'État qui a ouvert l'enquête.

Note.— Quand un aéronef qui était considéré comme disparu à l'issue des recherches officielles est retrouvé ultérieurement, il conviendrait d'envisager de rouvrir l'enquête.

RESPONSABILITÉ D'UN AUTRE ÉTAT QUELCONQUE

Renseignements sur un accident ou un incident

5.14 Tout État fournira, à la demande de l'État qui mène l'enquête sur un accident ou sur un incident, tous les renseignements utiles dont il dispose.

Note.— Voir également § 5.16.

5.14.1 **Recommandation.—** *Il est recommandé qu'avant d'échanger des renseignements aux fins d'une enquête sur un accident ou un incident, les États coopèrent pour fixer des limites à la divulgation ou l'utilisation de ces renseignements.*

5.15 Tout État dont les installations ou services ont été utilisés ou auraient dû normalement être utilisés par un aéronef avant un accident ou un incident et qui dispose de renseignements se rapportant à l'enquête fournira ces renseignements à l'État qui mène l'enquête.

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION ET DE L'ÉTAT DE L'EXPLOITANT

Enregistreurs de bord — Accidents et incidents graves

5.16 Lorsqu'un aéronef impliqué dans un accident ou un incident grave atterrit dans un État autre que l'État d'occurrence, l'État d'immatriculation ou l'État de l'exploitant, sur demande de l'État qui mène l'enquête, fournira à ce dernier État les enregistrements provenant des enregistreurs de bord et, s'il y a lieu, les enregistreurs en cause.

Note.— Lorsqu'il appliquera les dispositions du § 5.16, l'État d'immatriculation ou l'État de l'exploitant pourra demander à tout autre État sa coopération pour la récupération de ces enregistrements.

Renseignements sur les organismes

5.17 À la demande de l'État qui mène l'enquête, l'État d'immatriculation et l'État de l'exploitant fourniront des renseignements pertinents sur tout organisme dont les activités ont pu avoir une incidence directe ou indirecte sur l'exploitation de l'aéronef.

PARTICIPATION À L'ENQUÊTE

Note.— Aucune des dispositions de la présente Annexe n'implique que la présence du représentant accrédité et des conseillers d'un État est continuellement exigée dans l'État qui mène l'enquête.

PARTICIPATION DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION, DE L'ÉTAT DE L'EXPLOITANT, DE L'ÉTAT DE CONCEPTION ET DE L'ÉTAT DE CONSTRUCTION

Droits

5.18 L'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction auront chacun la faculté de désigner un représentant accrédité qui participera à l'enquête.

Note.— Aucune des dispositions de la présente norme ne devrait empêcher l'État où ont été conçus ou construits le groupe motopropulseur ou des éléments principaux de l'aéronef, de demander à participer à l'enquête sur un accident.

5.19 L'État d'immatriculation ou l'État de l'exploitant nommera un ou plusieurs conseillers proposés par l'exploitant pour seconder son représentant accrédité.

5.19.1 **Recommandation.—** *Lorsque ni l'État d'immatriculation ni l'État de l'exploitant ne nomme de représentant accrédité, il est recommandé que l'État qui mène l'enquête invite l'exploitant à y participer, dans le cadre des procédures de l'État qui mène l'enquête.*

5.20 L'État de conception et l'État de construction auront la faculté de désigner un ou plusieurs conseillers proposés par les organismes responsables de la conception du type et de l'assemblage final de l'aéronef pour seconder leurs représentants accrédités.

5.21 **Recommandation.—** *Lorsque ni l'État de conception ni l'État de construction ne nomme de représentant accrédité, il est recommandé que l'État qui mène l'enquête invite les organismes responsables de la conception du type et de l'assemblage final de l'aéronef à participer à l'enquête, sous réserve des procédures de l'État qui mène l'enquête.*

Obligations

5.22 Lorsque l'État qui mène une enquête sur un accident survenu à un aéronef dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg demande expressément la participation de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception ou de l'État de construction, chaque État auquel la demande est adressée nommera un représentant accrédité.

Note 1.— Aucune des dispositions du § 5.22 ne vise à empêcher l'État qui mène l'enquête de demander à l'État où ont été conçus ou construits le groupe motopropulseur ou des éléments principaux de l'aéronef de désigner un représentant accrédité lorsque l'État qui mène l'enquête estime que ces États peuvent contribuer utilement à l'enquête ou que leur participation peut avoir pour effet d'améliorer la sécurité.

Note 2.— Aucune des dispositions du § 5.22 ne vise à empêcher l'État qui mène une enquête de demander à l'État de conception et à l'État de construction de fournir une assistance à l'enquête sur un accident survenu à un aéronef autre que ceux qui sont visés au § 5.22.

PARTICIPATION D'AUTRES ÉTATS

Droits

5.23 Tout État qui, sur demande, fournit des renseignements, des moyens ou des experts à l'État qui mène l'enquête, aura la faculté de désigner un représentant accrédité qui participera à l'enquête.

Note.— Tout État qui fournit une base opérationnelle pour les enquêtes sur le terrain, qui participe aux opérations de recherches et de sauvetage ou à la récupération de l'épave, ou qui intervient à titre d'État du partenaire (dans le cadre d'un partage de codes ou d'une alliance) de l'exploitant peut aussi être invité à désigner un représentant accrédité pour participer à l'enquête.

PRIVILÈGES DES REPRÉSENTANTS ACCRÉDITÉS

Conseillers

5.24 Un État qui a la faculté de désigner un représentant accrédité aura également la faculté de lui adjoindre un ou plusieurs conseillers pour l'aider au cours de l'enquête.

Note 1.— Aucune des dispositions ci-dessus ne devrait empêcher les États qui participent à une enquête de faire appel au concours des meilleurs experts techniques en s'adressant à n'importe quelle source, et de désigner de tels experts comme conseillers de leur représentant accrédité.

Note 2.— La facilitation de l'admission des représentants accrédités, de leurs conseillers et de leur équipement est traitée dans l'Annexe 9 — Facilitation. *Le port d'un passeport officiel ou de service peut accélérer les formalités d'admission. L'admission du personnel chargé de l'enquête et de son équipement peut être accélérée par l'établissement d'ententes préalables entre le service d'enquête sur les accidents et les services d'immigration et de douane de l'État.*

5.24.1 Les conseillers d'un représentant accrédité seront autorisés à participer à l'enquête, sous le contrôle de celui-ci, dans la mesure nécessaire pour permettre au représentant accrédité d'apporter une contribution efficace.

Participation

5.25 La participation à l'enquête conférera la faculté de participer à tous les aspects de l'enquête, sous le contrôle de l'enquêteur désigné, et en particulier :

a) de visiter le lieu de l'accident ;

b) d'examiner l'épave ;

c) d'obtenir des renseignements des témoins et de proposer des sujets d'interrogation ;

d) d'accéder librement à tous les renseignements utiles, le plus tôt possible ;

e) de recevoir copie de tous les documents pertinents ;

f) de participer à la lecture des enregistrements ;

g) de participer aux activités d'enquête hors des lieux de l'accident, telles que les examens des éléments, les exposés techniques, les essais et simulations ;

h) de participer aux réunions sur l'avancement de l'enquête et notamment aux délibérations portant sur l'analyse, les conclusions, les causes, les facteurs contributifs et les recommandations de sécurité ;

i) de faire des suggestions au sujet des divers éléments de l'enquête ;

étant entendu toutefois que la participation des États autres que l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction peut être limitée aux questions qui ont donné à ces États la faculté de participer à l'enquête en vertu des dispositions du § 5.23.

Note 1.— Il est entendu que la forme de participation sera conforme à la procédure en vigueur dans l'État où l'enquête, ou une partie de celle-ci, se poursuit.

Note 2.— Il n'est pas nécessaire d'attendre, pour recueillir et consigner les renseignements, l'arrivée d'un représentant accrédité.

Note 3.— Aucune des dispositions de la présente norme n'interdit à l'État qui mène l'enquête de conférer des privilèges qui aillent au-delà de ceux qui sont énumérés.

Note 4.— Les documents pertinents visés à l'alinéa e) comprennent également des documents tels que les comptes rendus d'examens de matériels ou les études réalisées dans le cadre des travaux de l'enquête.

Obligations

5.26 Le représentant accrédité et ses conseillers :

a) fourniront à l'État qui mène l'enquête tous les renseignements pertinents dont ils disposent ;

b) s'abstiendront de divulguer des informations sur le déroulement et les éléments de l'enquête sans le consentement formel de l'État qui mène l'enquête.

Note.— Aucune des dispositions de la présente norme n'empêche que les faits soient rapidement rendus publics, sous réserve de l'autorisation de l'État qui mène l'enquête, ou que les représentants accrédités fassent rapport à leurs États respectifs dans le but de faciliter la prise de mesures de sécurité appropriées.

ÉTATS DONT DES RESSORTISSANTS SONT AU NOMBRE DES MORTS OU DES BLESSÉS GRAVES

Droits et privilèges

5.27 L'État qui s'intéresse particulièrement à un accident parce que certains de ses ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves, sera en droit de désigner un expert qui aura la faculté :

a) de visiter le lieu de l'accident ;

b) d'accéder librement à tous les renseignements utiles dont l'État qui mène l'enquête approuve la divulgation au public, ainsi qu'aux renseignements sur l'évolution de l'enquête ;

c) de recevoir copie du rapport final.

Cette disposition n'empêchera pas l'État d'aider aussi à l'identification des victimes et aux entretiens avec les survivants qui sont ses ressortissants.

Note.— Des orientations relatives à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles figurent dans le Manuel sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles *(Doc 9973).*

5.28 **Recommandation.**— *Il est recommandé que l'État qui mène l'enquête rende publics en temps utile, au moins durant la première année, les éléments concrets de l'enquête et des renseignements sur l'évolution de celle-ci.*

CHAPITRE 6.   RAPPORT FINAL

6.1 **Recommandation.—** *Il est recommandé d'utiliser le modèle de présentation du rapport final qui figure dans l'Appendice 1. Il peut toutefois être adapté en fonction des circonstances de l'accident ou incident.*

RESPONSABILITÉ D'UN ÉTAT QUELCONQUE

Diffusion de renseignements — Consentement

6.2 Les États s'abstiendront de communiquer, de rendre public ou de laisser consulter un projet de rapport ou une partie de projet de rapport et tout document obtenu au cours d'une enquête sur un accident ou un incident sans le consentement formel de l'État qui a mené l'enquête, à moins que ces rapports ou ces documents n'aient déjà été rendus publics ou diffusés par ce dernier.

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT QUI MÈNE L'ENQUÊTE

Consultation

6.3 L'État qui mène l'enquête enverra un exemplaire du projet de rapport final aux États indiqués ci-après, en les invitant à présenter aussitôt que possible toutes observations dignes d'intérêt qu'ils souhaiteraient faire sur le rapport, avec justification à l'appui :

a) l'État qui a ouvert l'enquête ;

b) l'État d'immatriculation ;

c) l'État de l'exploitant ;

d) l'État de conception ;

e) l'État de construction ;

f) tous les États qui ont participé à l'enquête, conformément au Chapitre 5.

Si l'État qui a mené l'enquête reçoit des observations dans les 60 jours, il amendera le projet de rapport final de façon à y inclure la teneur des observations reçues ou, si l'État qui a formulé les observations le souhaite, présentera ces observations en annexe au rapport. Si l'État qui a mené l'enquête ne reçoit pas d'observations dans les 60 jours qui suivent la date de la première lettre d'accompagnement, il rendra public le rapport final conformément aux dispositions du § 6.4, sauf si les États intéressés se sont entendus pour prolonger ce délai.

Note 1.— Aucune des dispositions de la présente norme ne vise à empêcher l'État qui mène l'enquête de consulter d'autres États, comme les États qui ont fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts qui ont participé à l'enquête suivant les dispositions du § 5.27.

Note 2.— Les observations à joindre en annexe au rapport final se limitent à certains aspects techniques précis du rapport final qui ne sont pas d'ordre rédactionnel et sur lesquels un accord n'a pu être réalisé.

Note 3.— L'État qui a mené l'enquête pourra recourir à la meilleure et à la plus rapide des voies disponibles, telles que la télécopie, le courrier électronique, un service de coursiers ou le courrier exprès, pour envoyer le projet de rapport final aux États destinataires.

Note 4.— Les recommandations de sécurité envisagées doivent être incluses dans le projet de rapport final.

6.3.1 **Recommandation.—** *Il est recommandé que l'État qui a mené l'enquête envoie, sous couvert de l'État de l'exploitant, une copie du projet de rapport final à l'exploitant, afin de permettre à celui-ci de présenter des observations.*

6.3.2 **Recommandation.—** *Il est recommandé que l'État qui a mené l'enquête envoie, sous couvert de l'État de conception et de l'État de construction, une copie du projet de rapport final aux organismes responsables de la conception du type et de l'assemblage final de l'aéronef, afin de leur permettre de présenter leurs observations.*

États auxquels le rapport sera envoyé

6.4 L'État qui a mené l'enquête enverra sans retard le rapport final d'enquête aux États suivants :

a) l'État qui a ouvert l'enquête ;

b) l'État d'immatriculation ;

c) l'État de l'exploitant ;

d) l'État de conception ;

e) l'État de construction ;

f) tous les États qui ont participé à l'enquête ;

g) tout État dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves ;

h) tout État qui a fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts.

Diffusion du rapport final

6.5 Pour contribuer à la prévention des accidents, l'État qui mène l'enquête sur un accident ou un incident rendra public le rapport final dans les plus brefs délais et, si possible, dans les 12 mois.

Note.— On peut rendre public un rapport final en l'affichant sur l'Internet. Rendre public le rapport final ne signifie pas nécessairement qu'il faut en publier une copie papier.

6.6 Si le rapport ne peut être rendu public dans les 12 mois, l'État qui a mené l'enquête émettra une déclaration intérimaire publique à chaque date anniversaire de l'occurrence, détaillant les progrès de l'enquête et toutes questions de sécurité qui auront été soulevées.

6.6.1 **Recommandation**.— *Lorsque l'État qui mène l'enquête ne rend pas public le rapport final ou n'émet pas une déclaration intérimaire publique dans un délai raisonnable, les autres États participant à l'enquête ont la faculté de demander par écrit à l'État qui mène l'enquête de consentir expressément à publier une déclaration indiquant les problèmes*

de sécurité soulevés par les informations disponibles. Lorsque l'État qui mène l'enquête donne expressément son consentement ou ne répond pas à cette demande dans un délai de 30 jours, il est recommandé que l'État ayant fait la demande publie une telle déclaration après coordination avec les États participants.

Note.— Des éléments d'orientation sur le « délai raisonnable » dans lequel un État rend public un rapport final ou émet une déclaration intérimaire publique figurent dans le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation *(Doc 9756), Partie IV —* Communication des résultats*.*

6.7 Lorsque l'État qui a mené l'enquête sur un accident ou un incident survenu à un aéronef d'une masse maximale supérieure à 5 700 kg a rendu public un rapport final, il en adressera un exemplaire à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Note.— Le rapport final adressé à l'OACI est si possible rédigé dans une des langues de travail de l'Organisation et présenté comme il est indiqué dans l'Appendice 1.

Recommandations de sécurité

6.8 À n'importe quel stade de l'enquête sur un accident ou un incident, le service d'enquête sur les accidents de l'État qui mène l'enquête recommandera aux autorités compétentes, y compris celles d'autres États, dans une correspondance d'accompagnement datée, toute mesure préventive qu'il considère nécessaire de prendre promptement afin de renforcer la sécurité de l'aviation.

Note.— Aucune des dispositions de la présente norme ne vise à empêcher l'État qui mène l'enquête de consulter au sujet de son projet de recommandations de sécurité des États participant à l'enquête, en les invitant à présenter leurs observations sur le bien-fondé et l'efficacité de ces recommandations.

6.8.1 La priorité pour l'émission de recommandations de sécurité découlant d'une enquête sur un accident ou un incident est donnée à l'État qui mène l'enquête. Toutefois, dans l'intérêt de la sécurité, d'autres États participant à l'enquête auront la faculté d'émettre des recommandations de sécurité après coordination avec l'État qui mène l'enquête.

Note.— Une coordination effective du projet de recommandations de sécurité permettrait d'éviter que les États participant à l'enquête publient des recommandations de sécurité incompatibles.

6.9 Les États qui mènent des enquêtes sur des accidents ou incidents adresseront, le cas échéant, dans une correspondance d'accompagnement datée, toutes recommandations de sécurité issues de leurs enquêtes aux autorités chargées des enquêtes sur les accidents dans l'autre (les autres) État(s) intéressé(s) et, lorsque des documents de l'OACI sont en cause, à l'OACI.

Note.— Lorsqu'un rapport final contient des recommandations de sécurité adressées à l'OACI parce que des documents OACI sont en cause, ce rapport doit être accompagné d'une lettre qui expose les mesures spécifiques proposées.

6.9.1 Les États qui émettent des recommandations de sécurité de portée mondiale (SRGC) informeront l'OACI de l'émission d'une telle recommandation et des réponses reçues dans une correspondance d'accompagnement datée, même lorsque l'OACI n'est pas la destinataire de la recommandation.

Note — Une SRGC et les réponses reçues sont enregistrées dans une base de données centrale de l'OACI qui doit être accessible au public.

RESPONSABILITÉ D'UN ÉTAT QUI REÇOIT OU ÉMET
DES RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ

Suite à donner aux recommandations de sécurité

6.10 Un État qui reçoit des recommandations de sécurité informera l'État qui a présenté les propositions des mesures préventives qu'il a prises ou qu'il envisage de prendre, ou des raisons pour lesquelles il n'en prendra pas, dans les 90 jours de la date de la correspondance d'accompagnement.

Note.— Aucune des dispositions de la présente norme ne vise à empêcher l'État qui mène l'enquête de faire des propositions de mesures de prévention autres que des recommandations de sécurité.

6.11 L'État qui mène l'enquête ou tout autre État qui émet des recommandations de sécurité mettra en œuvre des procédures pour enregistrer les réponses reçues en vertu du § 6.10, concernant les recommandations de sécurité émises.

6.12 L'État qui reçoit une recommandation de sécurité mettra en œuvre des procédures pour suivre l'avancement des mesures prises afin de donner suite à cette recommandation.

Note.— Les *Directives pour l'identification, l'élaboration et le suivi des recommandations de sécurité* figurent dans le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation *(Doc 9756)*, *Partie IV* — Communication des résultats.

CHAPITRE 7. COMPTES RENDUS ADREP

Note 1.— Un tableau récapitulatif « Notification et communications » figure au Supplément B.

Note 2.— Les dispositions du présent chapitre peuvent exiger la présentation de deux communications distinctes pour tout accident ou incident :

le compte rendu préliminaire ;
le compte rendu de données d'accident/incident.

COMPTE RENDU PRÉLIMINAIRE

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT QUI MÈNE L'ENQUÊTE

Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg

7.1 Lorsque l'aéronef accidenté est un aéronef d'une masse maximale supérieure à 2 250 kg, l'État qui mène l'enquête enverra le compte rendu préliminaire :

a) à l'État d'immatriculation ou à l'État d'occurrence, selon le cas ;

b) à l'État de l'exploitant ;

c) à l'État de conception ;

d) à l'État de construction ;

e) à tout État qui aura fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts ;

f) à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Accidents survenus à des aéronefs de 2 250 kg ou moins

7.2 Lorsqu'un aéronef non visé par le § 7.1 est accidenté et que se posent des questions de navigabilité ou des questions qui peuvent présenter de l'intérêt pour d'autres États, l'État qui mène l'enquête enverra le compte rendu préliminaire :

a) à l'État d'immatriculation ou à l'État d'occurrence, selon le cas ;

b) à l'État de l'exploitant ;

c) à l'État de conception ;

d) à l'État de construction ;

e) à tout État qui aura fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts.

Langue à utiliser

7.3 Le compte rendu préliminaire sera présenté aux États destinataires et à l'Organisation de l'aviation civile internationale dans une des langues de travail de l'OACI.

Envoi

7.4 Le compte rendu préliminaire sera envoyé par télécopieur, courrier électronique ou poste aérienne dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident, à moins que le compte rendu de données d'accident/incident n'ait été envoyé avant cette date. Lorsque se posent des questions intéressant directement la sécurité, ce compte rendu sera envoyé dès que les renseignements auront été obtenus et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles.

COMPTE RENDU DE DONNÉES D'ACCIDENT/INCIDENT

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT QUI MÈNE L'ENQUÊTE

Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg

7.5 Si l'aéronef accidenté a une masse maximale supérieure à 2 250 kg, l'État qui mène l'enquête enverra, aussitôt que possible après l'enquête, le compte rendu de données d'accident à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Renseignements supplémentaires

7.6 **Recommandation.—** *Il est recommandé que l'État qui mène l'enquête communique à d'autres États, sur leur demande, les renseignements pertinents autres que ceux qui sont communiqués dans le compte rendu de données d'accident/ incident.*

Incidents survenus à des aéronefs de plus de 5 700 kg

7.7 Un État qui mène une enquête sur un incident survenu à un aéronef d'une masse maximale supérieure à 5 700 kg enverra, aussitôt que possible après l'enquête, le compte rendu de données d'incident à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Note.— Les types d'incidents qui intéressent particulièrement l'Organisation de l'aviation civile internationale pour les études de prévention des accidents sont énumérés dans le Supplément C.

CHAPITRE 8. MESURES DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS

Note.— Outre les dispositions du présent chapitre, des dispositions relatives à la promotion de la prévention des accidents par la collecte et l'analyse de données relatives à la sécurité et par un échange rapide de renseignements sur la sécurité, dans le cadre des programmes nationaux de sécurité (PNS), figurent dans l'Annexe 19 — Gestion de la sécurité *et, à cet effet, elles sont applicables à la présente Annexe. Le* Manuel de gestion de la sécurité *(Doc 9859) contient de plus amples orientations.*

Base de données et mesures préventives

8.1 Les États établiront et tiendront à jour une base de données sur les accidents et incidents, pour faciliter l'analyse efficace des renseignements sur les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité ainsi que pour déterminer les mesures préventives qui peuvent être nécessaires.

Note.— Des renseignements supplémentaires sur lesquels fonder des mesures préventives peuvent figurer dans les rapports d'enquête finals sur les accidents et incidents qui ont fait l'objet d'une enquête.

8.2 **Recommandation.—** Il est recommandé que les autorités nationales responsables de la mise en œuvre du PNS aient accès à la base de données sur les accidents et incidents visée par la section 8.1 aux fins de leurs fonctions de sécurité.

Note.— Une base de données sur les accidents et les incidents peut faire partie d'une base de données sur la sécurité, qui peut désigner une base de données unique ou des bases de données multiples. De plus amples dispositions sur les bases de données relatives à la sécurité figurent dans l'Annexe 19 — Gestion de la sécurité*. Le* Manuel de gestion de la sécurité *(Doc 9859) contient des éléments indicatifs supplémentaires.*

8.3 Les recommandations de sécurité peuvent non seulement provenir des enquêtes sur les accidents et sur les incidents mais aussi de diverses autres sources, notamment d'études sur la sécurité. Les recommandations de sécurité qui s'adressent à un organisme d'un autre État seront également communiquées au service d'enquête dudit État.

APPENDICE 1. MODÈLE DE PRÉSENTATION DU RAPPORT FINAL

(Voir Chapitre 6)

OBJET

Ce modèle a pour objet de présenter le rapport final sous une forme commode et uniforme.

Le *Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* (Doc 9756) contient des indications détaillées sur la manière de remplir chaque section du rapport final.

PRÉSENTATION

Titre. Le rapport final débute par un titre qui comporte les éléments suivants :

nom de l'exploitant ; constructeur, modèle, marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef ; lieu et date de l'accident ou de l'incident.

Synopsis. Le titre est suivi d'un synopsis donnant brièvement tous les renseignements pertinents sur :

la notification de l'accident aux administrations nationales et aux administrations étrangères ; l'identification du service d'enquête sur les accidents et des représentants accrédités ; l'organisation de l'enquête ; le service qui a publié le rapport et la date de publication ;

et se terminant par un bref résumé des circonstances qui ont précédé l'accident.

Corps du document. Le rapport final comprend les principales rubriques ci-après :

1. Renseignements de base
2. Analyse
3. Conclusions
4. Recommandations de sécurité

chacune de ces rubriques comportant un certain nombre de sous-rubriques, comme il est indiqué dans les paragraphes qui suivent.

Appendices. À insérer le cas échéant.

Note.— Dans la présentation d'un rapport final suivant le présent modèle, il convient de veiller aux points suivants :

a) tous les renseignements se rapportant à la compréhension des renseignements de base, de l'analyse et des conclusions figureront sous chacune des rubriques correspondantes ;

b) si des renseignements concernant l'un quelconque des éléments de la rubrique 1 (Renseignements de base) ne sont pas disponibles ou ne s'appliquent pas aux circonstances qui ont mené à l'accident, une note le mentionnant sera insérée dans les sous-rubriques correspondantes.

1. RENSEIGNEMENTS DE BASE

1.1 ***Déroulement du vol.*** Bref compte rendu donnant les renseignements suivants :

— Numéro du vol, type d'exploitation, dernier point de départ, heure de départ (heure locale ou UTC), point d'atterrissage prévu.

— Préparation du vol, description du vol et des événements qui ont conduit à l'accident, y compris, s'il y a lieu, la reconstitution de la partie significative de la trajectoire de vol.

— Lieu (latitude, longitude, altitude), date et heure (heure locale ou UTC) de l'accident, étant précisé si l'accident s'est produit le jour ou la nuit.

1.2 ***Tués et blessés.*** Remplir le tableau ci-dessous (en inscrivant les nombres voulus) :

Blessures	*Membres d'équipage*	*Passagers*	*Autres personnes*
Mortelles			
Graves			
Légères/Aucune			

Note.— Il convient de porter dans la catégorie blessures mortelles *toutes les personnes dont la mort résulte directement de lésions imputables à l'accident. L'expression* blessure grave *est définie au Chapitre 1.*

1.3 ***Dommages à l'aéronef.*** Bref exposé des dommages subis par l'aéronef lors de l'accident (détruit, sérieusement endommagé, légèrement endommagé, intact).

1.4 ***Autres dommages.*** Brève description des dommages subis par des objets autres que l'aéronef.

1.5 ***Renseignements sur le personnel :***

a) Tous renseignements utiles concernant chaque membre d'équipage de conduite, notamment : âge, validité des licences, qualifications, contrôles obligatoires, nombre d'heures de vol (total et sur le type d'aéronef en cause) et renseignements pertinents sur le temps de service.

b) Bref aperçu des titres et de l'expérience des autres membres d'équipage.

c) S'il y a lieu, renseignements pertinents concernant d'autres catégories de personnel comme celui des services de la circulation aérienne, le personnel d'entretien, etc.

1.6 ***Renseignements sur l'aéronef :***

a) Bref exposé sur l'état de navigabilité et l'entretien de l'aéronef (indication des défectuosités dont on connaissait l'existence avant et pendant le vol et qui auraient un rapport quelconque avec l'accident).

b) Bref exposé sur les performances, s'il y a lieu, et mention indiquant si la masse et le centrage de l'aéronef étaient conformes aux limites prescrites pendant la phase du vol intéressant l'accident. (En cas de non-conformité ayant pu influer sur l'accident, donner tous détails utiles.)

c) Type de carburant utilisé.

1.7 ***Conditions météorologiques :***

a) Bref exposé des conditions météorologiques intéressant l'accident, notamment en ce qui concerne les conditions prévues et les conditions effectivement rencontrées, ainsi que la disponibilité des renseignements météorologiques pour l'équipage.

b) Conditions d'éclairement naturel au moment de l'accident (lumière solaire, lumière de la lune, demi-jour, etc.).

1.8 ***Aides à la navigation.*** Renseignements utiles sur les aides à la navigation en service, notamment sur les aides à l'atterrissage (ILS, MLS, NDB, PAR, VOR, aides visuelles au sol, etc.) et sur leur efficacité au moment de l'accident.

1.9 ***Télécommunications.*** Renseignements utiles sur les communications du service fixe et du service mobile aéronautique et sur leur efficacité.

1.10 ***Renseignements sur l'aérodrome.*** Tous renseignements utiles sur l'aérodrome, ses installations et services, et leur état, ou sur l'aire de décollage ou d'atterrissage s'il ne s'agit pas d'un aérodrome.

1.11 ***Enregistreurs de bord.*** Point de montage des enregistreurs de bord sur l'aéronef, état de ces instruments lorsqu'ils ont été retrouvés et toutes données utiles qu'ils ont pu fournir.

1.12 ***Renseignements sur l'épave et sur l'impact.*** Renseignements généraux sur les lieux de l'accident et sur la répartition des débris, sur les ruptures ou défaillances constatées ; normalement, il n'y a pas lieu de fournir de données détaillées sur l'emplacement des différents éléments de l'épave et sur leur état, à moins que cela ne soit nécessaire pour indiquer une rupture de l'aéronef antérieure à l'impact. Des diagrammes, des cartes et des photographies peuvent être insérés dans cette section ou dans les appendices.

1.13 ***Renseignements médicaux et pathologiques.*** Brève description des résultats des enquêtes entreprises et renseignements pertinents qui résultent de ces enquêtes.

Note.— Les renseignements médicaux relatifs aux licences de membres d'équipage de conduite devraient être donnés au § 1.5 — Renseignements sur le personnel.

1.14 ***Incendie.*** En cas d'incendie, fournir les renseignements sur les circonstances de l'incendie ainsi que sur le matériel d'incendie utilisé et sur son efficacité.

1.15 ***Questions relatives à la survie des occupants.*** Brève description des recherches, de l'évacuation et du sauvetage des membres d'équipage et des passagers, ainsi que de l'emplacement où ils se trouvaient, en relation avec les blessures subies et les défaillances d'éléments de structure (fixations des sièges et des ceintures de sécurité, par exemple).

1.16 ***Essais et recherches.*** Brefs exposés des résultats de tout essai et de toute recherche nécessaires.

1.17 ***Renseignements sur les organismes et la gestion.*** Renseignements pertinents concernant les organismes et leurs pratiques de gestion qui ont pu avoir une influence sur l'exploitation de l'aéronef. Ces organismes comprennent par exemple l'exploitant, les services de la circulation aérienne, les organismes responsables des voies aériennes, des aérodromes et des services météorologiques, et les services responsables de la réglementation. Ces renseignements pourraient porter entre autres sur la structure et les fonctions de l'organisme, les ressources, la situation économique, les politiques et pratiques de gestion et le cadre normatif.

1.18 ***Renseignements supplémentaires.*** Tous renseignements pertinents qui n'ont pu être inclus sous les rubriques 1.1 à 1.17.

1.19 ***Techniques d'enquête utiles ou efficaces.*** Si des techniques utiles ou efficaces ont été utilisées au cours de l'enquête, indiquer brièvement sous cette rubrique la raison de l'utilisation de ces techniques et mentionner ici leurs caractéristiques principales en décrivant également les résultats obtenus dans les paragraphes correspondants 1.1 à 1.18.

2. ANALYSE

Analyser seulement les renseignements qui sont indiqués dans la rubrique 1 (Renseignements de base) et qui se rapportent à la détermination des conclusions et des causes et/ou des facteurs contributifs.

3. CONCLUSIONS

Énumérer les conclusions, les causes et/ou les facteurs contributifs déterminés lors de l'enquête. La liste des causes et/ou des facteurs contributifs devrait comprendre les causes immédiates et les causes et/ou facteurs contributifs systémiques plus profonds.

Note.— Comme il est indiqué dans le Chapitre 6, § 6.1, le modèle de présentation du rapport final peut être adapté en fonction des circonstances de l'accident ou de l'incident. Ainsi, les États peuvent indiquer les « causes » ou les « facteurs contributifs », ou les deux, à la rubrique Conclusions.

4. RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ

Le cas échéant, indiquer brièvement toute recommandation formulée en vue de prévenir des accidents et faire état des mesures de sécurité déjà mises en œuvre.

APPENDICES

Joindre au rapport, le cas échéant, tous autres renseignements pertinents jugés nécessaires pour la compréhension du rapport.

APPENDICE 2. PROTECTION DES ÉLÉMENTS D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS ET LES INCIDENTS

1. INTRODUCTION

Note 1.— La divulgation ou l'utilisation des éléments énumérés au Chapitre 5, § 5.12, dans le cadre de procédures pénales, civiles, administratives ou disciplinaires, ou leur divulgation au public, peuvent avoir des conséquences néfastes pour les personnes ou les organisations concernées par un accident ou un incident, conséquences qui pourraient faire hésiter ces personnes et organisations, et d'autres, à coopérer avec les services d'enquête sur les accidents dans l'avenir. La décision quant à la divulgation ou l'utilisation, exigée par le § 5.12, doit tenir compte de cette question.

Note 2.— En conformité avec le § 5.12, les dispositions énoncées dans le présent appendice sont destinées à :

a) aider les États à élaborer des lois, règlements et politiques nationaux pour protéger de façon appropriée les éléments d'enquête sur les accidents et les incidents ;

b) aider l'autorité compétente à prendre la décision exigée par le § 5.12.

Dans le présent appendice :

a) *critère de mise en balance* fait référence à la décision par l'autorité compétente, en conformité avec le § 5.12, quant à l'incidence que la divulgation ou l'utilisation d'éléments d'une enquête sur un accident ou un incident pourrait avoir sur les enquêtes actuelles ou futures ;

b) *éléments* désigne les éléments énumérés au § 5.12.

Note.— L'Annexe 19 — Gestion de la sécurité, *contient des dispositions sur l'utilisation et la protection des renseignements sur la sécurité et des sources connexes autres que les éléments d'enquête sur les accidents et les incidents.*

2. GÉNÉRALITÉS

2.1 Les États accorderont les protections prévues par le § 5.12 et le présent appendice à la totalité des enregistrements de conversations et d'images de poste de pilotage et toutes transcriptions de ces enregistrements. Ces protections s'appliqueront à partir du moment où un accident ou un incident se produit et seront maintenues après la publication du rapport final.

2.2 Les États accorderont les protections prévues par le § 5.12 et le présent appendice aux autres éléments énumérés au § 5.12, alinéa b). Ces protections s'appliqueront à partir du moment où les éléments sont sous la garde ou le contrôle du service d'enquête sur les accidents et seront maintenues après la publication du rapport final.

Non-divulgation au public des enregistrements audio ou d'images

2.3 Les États prendront des mesures pour assurer la non-divulgation au public du contenu audio des enregistrements de conversations du poste de pilotage et du contenu visuel et audio des enregistrements d'images du poste de pilotage, en conformité avec les dispositions du § 5.12.5, par exemple :

a) en adoptant des lois, règlements ou politiques nationaux ; ou

b) en adoptant des mesures de protection qui font autorité (mesures conservatoires, procédures à huis clos, examens en chambre, etc.) ; ou

c) en appliquant des procédés techniques aux enregistrements (chiffrement ou écrasement du contenu avant la remise des enregistreurs de conversations ou d'images de poste de pilotage à leurs propriétaires).

Note.— Les enregistrements de l'ambiance sonore d'un lieu de travail qui sont exigés par des SARP figurant dans les Annexes à la Convention de Chicago, comme les enregistrements de conversations et d'images du poste de pilotage, peuvent être perçus comme une atteinte à la vie privée par le personnel d'exploitation s'ils sont divulgués ou utilisés à des fins autres que celles pour lesquelles ils ont été faits.

3. AUTORITÉ COMPÉTENTE

En conformité avec le § 5.12, chaque État confiera à une ou à des autorités compétentes appropriées la tâche d'appliquer le critère de mise en balance.

Note.— On peut désigner différentes autorités compétentes pour des situations différentes. Par exemple, pour appliquer le critère de mise en balance dans le cas d'une procédure pénale ou civile, l'autorité compétente désignée peut être une autorité judiciaire. Une autre autorité compétente peut être désignée pour appliquer le critère de mise en balance lorsque le but de la demande de divulgation est un accès par le public.

4. APPLICATION DU CRITÈRE DE MISE EN BALANCE

4.1 Lorsque la demande porte sur un élément destiné à être divulgué ou utilisé dans le cadre d'une procédure pénale, civile, administrative ou disciplinaire, l'autorité compétente acquerra la certitude qu'un fait substantiel en question dans la procédure ne puisse être déterminé sans cet élément, avant d'appliquer le critère de mise en balance.

Note.— Un « fait substantiel » est une expression juridique qui fait référence à un fait déterminant ou essentiel pour la question à l'examen, qu'une partie allègue et que l'autre conteste, et qui doit faire l'objet d'une décision de l'autorité compétente qui applique le critère de mise en balance.

4.2 Dans l'application du critère de mise en balance, l'autorité compétente tiendra compte notamment de ce qui suit :

a) le but dans lequel l'élément a été créé ou produit ;

b) l'utilisation que le demandeur entend faire de l'élément ;

c) si la divulgation ou l'utilisation de l'élément aura une conséquence néfaste sur les droits où les intérêts d'une personne ou d'une organisation ;

d) si la personne ou l'organisation concernée par l'élément a consenti à la mise à disposition de celui-ci ;

e) si des mesures de protection suffisantes sont en place pour limiter la divulgation ou l'utilisation ultérieure de l'élément ;

f) si l'élément a été ou peut être dépersonnalisé, résumé ou synthétisé ;

g) si la mise à disposition de l'élément est urgente pour éviter un risque grave pour la santé ou la vie ;

h) si l'élément représente une information sensible ou à laquelle il faudrait limiter l'accès ;

i) si l'élément laisse raisonnablement présumer que l'accident ou l'incident a été causé par un acte ou une omission considérés, d'après les lois et règlements nationaux, comme équivalant à des cas de négligence grave ou de faute volontaire, ou ayant été accomplis dans une intention criminelle.

Note 1.— Le critère de mise en balance peut être appliqué une fois pour une catégorie donnée d'éléments, et le résultat, pris en compte dans les lois et règlements nationaux.

Note 2.— L'autorité compétente devra peut-être appliquer le critère de mise en balance pour décider s'il faut permettre la divulgation d'un élément, et effectuer une mise en balance distincte pour décider s'il faut permettre l'utilisation d'un élément.

Note 3.— Le Manuel sur la protection des renseignements relatifs à la sécurité *(Doc 10053), Partie 1* — Protection des éléments d'enquête sur les accidents et incidents, *contient des éléments d'orientation concernant le critère de mise en balance*.

5. REGISTRES DES DÉCISIONS

Recommandation.— *Il est recommandé que l'autorité compétente consigne les motifs de sa décision lorsqu'elle applique le critère de mise en balance. Les motifs devraient être mis à disposition et être consultés selon les besoins pour des décisions ultérieures.*

Note.— Les États sont encouragés à communiquer les décisions qu'ils ont consignées à l'Organisation de l'aviation civile internationale, dans une des langues de travail de l'Organisation, pour archivage dans une base de données publique.

6. RAPPORT FINAL

Recommandation.— *Afin de limiter l'utilisation du rapport final à des fins autres que la prévention des accidents et des incidents, il est recommandé que les États envisagent :*

a) de réaliser des enquêtes distinctes pour les utilisations à d'autres fins ;

b) de différencier les parties du rapport final de manière à permettre l'utilisation des renseignements factuels qui y figurent tout en empêchant l'utilisation de l'analyse, des conclusions et des recommandations de sécurité pour attribuer un blâme ou une responsabilité ;

c) d'empêcher l'utilisation du rapport final comme élément de preuve dans des procédures visant à attribuer un blâme ou une responsabilité.

Note.— En conformité avec le Chapitre 6, § 6.5, les rapports finals sont rendus publics aux fins de la prévention des accidents et ne font pas l'objet d'une protection en vertu du § 5.12. Cela dit, l'utilisation de parties du rapport final, en particulier de l'analyse, des conclusions et des recommandations de sécurité, comme éléments de preuve devant les tribunaux nationaux en vue de l'attribution d'une blâme ou d'une responsabilité est contraire au but dans lequel l'enquête a été réalisée.

7. PERSONNEL CHARGÉ DES ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET LES INCIDENTS

Recommandation.— *Dans l'intérêt de la sécurité et en conformité avec les dispositions du Chapitre 3, § 3.1, il est recommandé que les États envisagent de ne pas obliger le personnel chargé des enquêtes sur les accidents de donner une opinion sur des questions de blâme ou de responsabilité dans le cadre de procédures civiles, pénales, administratives ou disciplinaires.*

— — — — — — — — — — — —

SUPPLÉMENTS

SUPPLÉMENT A. DROITS ET OBLIGATIONS DE L'ÉTAT DE L'EXPLOITANT DANS LES CAS D'ACCIDENTS ET D'INCIDENTS IMPLIQUANT DES AÉRONEFS LOUÉS, AFFRÉTÉS OU BANALISÉS

Les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* ont été élaborées à une époque où normalement l'État d'immatriculation était aussi l'État de l'exploitant. Mais au cours des dernières années, les accords internationaux de location et de banalisation d'aéronefs se sont développés de telle manière que, dans de nombreux cas, l'État de l'exploitant n'est pas l'État d'immatriculation.

Il arrive que les accords de location ou de banalisation prévoient que les équipages de conduite seront fournis par l'État d'immatriculation, mais ces équipages sont le plus souvent fournis par l'État de l'exploitant et les aéronefs sont exploités conformément à la législation nationale de ce dernier État. De même, ces accords peuvent comporter une grande diversité d'arrangements en matière de navigabilité. La responsabilité en cette matière peut incomber, en totalité ou en partie, à l'État de l'exploitant ou à l'État d'immatriculation. Il arrive que l'exploitant se charge des opérations d'entretien et de la tenue des registres, conformément à un système de contrôle de la navigabilité spécifié par l'État d'immatriculation.

En cas d'accident ou d'incident, il importe que tout État qui a assumé une responsabilité en ce qui concerne la sécurité d'un aéronef ait le droit de participer à l'enquête, tout au moins en ce qui a trait à cette responsabilité. Il importe également que l'État qui mène l'enquête ait rapidement accès à tous les documents et autres renseignements pertinents pour cette enquête.

Lorsqu'un accident ou un incident s'est produit en un lieu dont il est impossible d'établir avec certitude qu'il se trouve sur le territoire d'un autre État, l'État de l'exploitant, après avoir consulté l'État d'immatriculation, devrait accepter la responsabilité entière ou partielle de l'enquête.

SUPPLÉMENT B. NOTIFICATION ET COMMUNICATIONS — TABLEAU RÉCAPITULATIF

Note.— Dans ce tableau, les expressions ci-après ont le sens suivant :

— Accidents et incidents graves internationaux : *accidents et incidents graves survenus sur le territoire d'un État contractant à des aéronefs immatriculés dans un autre État contractant.*
— Accidents et incidents graves nationaux : *accidents et incidents graves survenus sur le territoire de l'État d'immatriculation.*
— Autres accidents et incidents graves : *accidents et incidents graves survenus sur le territoire d'un État non contractant ou en dehors du territoire d'un État quelconque.*

1. NOTIFICATION D'ACCIDENT, D'INCIDENT GRAVE OU D'INCIDENT APPELANT UNE ENQUÊTE

Expéditeur	*Concernant*	*Destinataires*	*Référence Annexe 13*
État d'occurrence	Accidents et incidents graves internationaux : tous aéronefs	État d'immatriculation État de l'exploitant État de conception État de construction OACI (aéronefs de plus de 2 250 kg ou avions à turboréacteurs)	4.1
État d'immatriculation	Accidents et incidents graves nationaux et autres : tous aéronefs	État de l'exploitant État de conception État de construction OACI (aéronefs de plus de 2 250 kg ou avions à turboréacteurs)	4.8

2. RAPPORT FINAL

Accidents et incidents graves, quel que soit le lieu d'occurrence

Expéditeur	*Type de communication*	*Concernant*	*Destinataires*	*Référence Annexe 13*
État qui mène l'enquête	RAPPORT FINAL	Tous aéronefs	État qui ouvre l'enquête État d'immatriculation État de l'exploitant État de conception État de construction Autres États participant à l'enquête État dont des ressortissants ont trouvé la mort ou ont subi des blessures graves dans l'accident État ayant fourni des renseignements, des moyens importants ou des experts	6.4
		Aéronefs de plus de 5 700 kg	OACI	6.7

3. COMPTE RENDU ADREP

Accidents et incidents, quel que soit le lieu d'occurrence

Expéditeur	*Type de communication*	*Concernant*	*Destinataires*	*Référence Annexe 13*
État qui mène l'enquête	COMPTE RENDU PRÉLIMINAIRE	Accidents à des aéronefs de plus de 2 250 kg	État d'immatriculation ou État d'occurrence État de l'exploitant État de conception État de construction État ayant fourni des renseignements, des moyens importants ou des experts OACI	7.1
		Accidents à des aéronefs de 2 250 kg ou moins, si des questions de navigabilité ou des questions présentant un intérêt particulier sont en cause	Comme ci-dessus *sauf* OACI	7.2
	COMPTE RENDU DE DONNÉES D'ACCIDENT	Accidents à des aéronefs de plus de 2 250 kg	OACI	7.5
	COMPTE RENDU DE DONNÉES D'INCIDENT	Incidents à des aéronefs de plus de 5 700 kg	OACI	7.7

4. MESURES DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS

Questions de sécurité présentant de l'intérêt pour d'autres États

Expéditeur	*Type de communication*	*Concernant*	*Destinataires*	*Référence Annexe 13*
États qui font des recommandations de sécurité	Recommandations de sécurité	Recommandations faites à un autre État	Service d'enquête de cet État	6.8 8.3
		Documents OACI	OACI	6.9

SUPPLÉMENT C. LISTE D'EXEMPLES D'INCIDENTS GRAVES

1. L'expression *incident grave+ est définie au Chapitre 1, comme suit :

Incident grave. Incident dont les circonstances indiquent qu'il y a eu une forte probabilité d'accident, qui est lié à l'utilisation d'un aéronef et qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer le vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou qui, dans le cas d'un aéronef sans pilote, se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté.

2. Il peut y avoir une forte probabilité d'accident s'il ne reste peu ou pas de défenses de sécurité pour éviter que l'incident ne se transforme en accident. Pour déterminer si tel est le cas, une analyse des événements basée sur les risques, tenant compte du scénario le plus crédible si l'incident s'était aggravé, ainsi que de l'efficacité des défenses restantes entre l'incident et l'accident potentiel, peut être réalisée comme suit :

a) examiner s'il y a un scénario crédible pour expliquer comment cet incident aurait pu se transformer en accident ;

b) évaluer les défenses restantes entre l'incident et l'accident potentiel comme étant :

— efficaces, s'il restait plusieurs défenses et s'il fallait qu'elles échouent en même temps ; ou

— limitées, s'il ne restait peu ou pas de défenses ou si l'accident n'a été évité que par chance.

2.1 Tenir compte à la fois du nombre et de la robustesse des défenses restantes entre l'incident et l'accident potentiel. Ne pas tenir compte des défenses qui ont déjà échoué, et ne tenir compte que de celles qui ont fonctionné et de toute autre défense encore en place.

Note 1.— Le scénario le plus crédible concerne l'évaluation réaliste du risque de blessures ou de dommages résultant de l'accident potentiel.

Note 2.— Les défenses comprennent les membres d'équipage, leur formation et procédures, l'ATC, les alertes (à l'intérieur et à l'extérieur de l'aéronef), les systèmes et redondances d'aéronef, la conception structurale de l'aéronef et l'infrastructure d'aérodrome.

2.2 La combinaison de ces deux évaluations aide à déterminer quels incidents sont des incidents graves :

<table>
<tr><td colspan="2" rowspan="2"></td><td colspan="2">b) Défenses restantes entre l'incident et l'accident potentiel</td></tr>
<tr><td>Efficaces</td><td>Limitées</td></tr>
<tr><td rowspan="2">a) Scénario le plus crédible</td><td>Accident</td><td>Incident</td><td>Incident grave</td></tr>
<tr><td>Pas d'accident</td><td colspan="2">Incident</td></tr>
</table>

3. Les incidents énumérés sont des exemples d'incidents qui peuvent être graves. Cette liste n'est cependant pas exhaustive et, selon le contexte, ses divers points peuvent ne pas être classés comme incidents graves s'il restait des défenses efficaces entre l'incident et le scénario crédible.

Quasi-collisions ayant exigé une manœuvre d'évitement pour prévenir un abordage ou une situation dangereuse et cas où une action d'évitement aurait été appropriée.

Collisions non classées comme accidents.

Impact avec le sol sans perte de contrôle évité de justesse.

Décollages interrompus sur une piste fermée ou non libre, une voie de circulation[1] ou une piste non assignée.

Décollages d'une piste fermée ou non libre, d'une voie de circulation[1] ou d'une piste non assignée.

Atterrissages ou tentatives d'atterrissage sur une piste fermée ou non libre, sur une voie de circulation[1], sur une piste non assignée ou à des endroits non prévus pour l'atterrissage, comme des routes.

Retrait d'une jambe d'atterrisseur, ou atterrissage sur le ventre, non classé comme accident.

Traînage à l'atterrissage d'une extrémité d'aile, d'un fuseau-moteur ou de toute autre partie de l'aéronef, lorsqu'il n'est pas classé comme accident.

Performances au décollage ou en montée initiale très inférieures aux performances prévues.

Incendies et/ou fumée dans le poste de pilotage, la cabine des passagers ou les compartiments de fret, ou incendies de moteur, même s'ils ont été éteints au moyen d'agents extincteurs.

Événements qui ont exigé l'utilisation d'oxygène de secours par l'équipage de conduite.

Défaillances structurelles d'aéronef ou désintégrations de moteur, y compris les pannes de turbomachine non contenues, non classées comme accident.

Pannes multiples d'un ou plusieurs systèmes de bord ayant pour effet de nuire à la conduite de l'aéronef.

Cas d'incapacité d'un membre d'équipage de conduite en cours de vol :

a) pour les vols à un seul pilote (télépilote compris) ; ou

b) pour les vols à plusieurs pilotes lors desquels la sécurité du vol a été compromise par une augmentation importante de la charge de travail des autres membres de l'équipage.

Situations liées à la quantité ou à la distribution du carburant qui exigent du pilote qu'il déclare une urgence, p. ex. : quantité de carburant insuffisante, épuisement du carburant, panne d'alimentation en carburant ou impossibilité d'utiliser tout le carburant utilisable à bord.

Incursions sur piste classées selon le degré de gravité A. Les renseignements sur la classification de la gravité figurent dans le *Manuel sur la prévention des incursions sur piste* (Doc 9870).

---

1. À l'exclusion des opérations autorisées effectuées par des hélicoptères.

Incidents au décollage ou à l'atterrissage. Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste.

Pannes de systèmes (perte de puissance ou de poussée comprise), phénomènes météorologiques, évolution en dehors de l'enveloppe de vol approuvée ou autres occurrences qui ont ou qui pourraient avoir rendu difficile la maîtrise de l'aéronef.

Pannes de plus d'un système dans un système redondant obligatoire pour le guidage du vol et la navigation.

Largage non intentionnel, ou intentionnel à titre de mesure d'urgence, d'une charge sous élingue ou de toute autre charge externe transportée par l'aéronef.

———————————

SUPPLÉMENT D. LIGNES DIRECTRICES POUR LA LECTURE ET L'ANALYSE DES ENREGISTREMENTS DES ENREGISTREURS DE BORD

Intervention initiale

Les lendemains d'un accident grave sont une période lourde d'exigences pour les services nationaux chargés de l'enquête quels qu'ils soient. Un des points qui exigent une décision immédiate est de déterminer où on fera procéder à la lecture et à l'analyse des enregistrements des enregistreurs de bord. Il est essentiel que les enregistrements des enregistreurs de bord soient lus dès que possible après un accident. L'identification rapide des domaines problématiques peut avoir une incidence sur l'enquête conduite sur le lieu de l'accident, où les éléments de preuve sont parfois éphémères. Cette identification rapide des domaines problématiques peut aussi permettre de formuler des recommandations de mesures de sécurité d'urgence éventuellement nécessaires pour éviter que l'accident ne se reproduise.

De nombreux États ne possèdent pas eux-mêmes de moyens adéquats de lecture et d'analyse des enregistrements des enregistreurs de bord (conversations ou données de vol) et recourent donc à l'assistance d'autres États. Par conséquent, il est essentiel que l'autorité nationale chargée de l'enquête prenne des arrangements en temps opportun pour la lecture des enregistrements des enregistreurs de bord à une installation adéquate.

Choix d'une installation

L'État qui mène l'enquête peut solliciter l'assistance de tout autre État qui, à son avis, peut le mieux collaborer à l'enquête. Le matériel et les logiciels de lecture standard du fabricant, qu'utilisent en temps normal les compagnies aériennes et les ateliers de maintenance, ne sont pas considérés comme adéquats à des fins d'enquête. Des techniques spéciales de récupération et d'analyse sont en général nécessaires si les enregistreurs sont endommagés.

Les installations utilisées pour la lecture des données des enregistreurs de bord devraient permettre :

a) de démonter les enregistreurs ayant subi de graves dommages et d'en lire les données ;

b) de lire l'enregistrement/le module mémoire original sans qu'il soit nécessaire d'utiliser l'appareil de copie d'un fabricant ou le boîtier de l'enregistreur impliqué dans l'accident (ou l'incident) ;

c) d'analyser manuellement le signal binaire brut pour les enregistreurs de données de vol numériques à bande ;

d) d'améliorer et filtrer numériquement les enregistrements de conversations, au moyen de logiciels appropriés ;

e) d'analyser graphiquement les données, dériver des paramètres supplémentaires non expressément enregistrés et valider les données au moyen de contre-vérifications et d'autres méthodes analytiques afin de déterminer leur précision et leurs limites.

Participation de l'État de construction (ou de conception) et de l'État de l'exploitant

L'État de construction (ou de conception) a des responsabilités en matière de navigabilité et il possède aussi l'expertise qui est normalement nécessaire pour lire et analyser les renseignements que contiennent les enregistreurs de bord. Étant donné que ces renseignements peuvent souvent révéler des problèmes de navigabilité, un représentant de l'État de construction (ou de conception) devrait être présent lorsque la lecture et l'analyse des enregistrements sont effectuées dans un État autre que l'État de construction (ou de conception).

L'État de l'exploitant a des responsabilités en matière de réglementation de l'exploitation et est en mesure de fournir des explications sur des questions d'exploitation qui peuvent lui être propres. Étant donné que les informations que contiennent les enregistreurs de bord peuvent révéler des problèmes d'exploitation, un représentant de l'État de l'exploitant devrait être présent pendant que sont effectuées la lecture et l'analyse des enregistrements.

Procédures recommandées

Il est recommandé que la lecture des enregistreurs de données de vol et celle des enregistreurs de conversations de poste de pilotage soient effectuées dans la même installation, car ces enregistreurs contiennent des données complémentaires qui peuvent aider à valider chaque enregistrement et à déterminer le moment et le déroulement des événements.

Il est recommandé que les enregistreurs de bord ne soient pas ouverts ou mis en marche et que les enregistrements originaux ne soient pas copiés (notamment à l'aide d'appareils de copie haute vitesse) avant la lecture à cause du risque d'endommagement des enregistrements.

Il est recommandé que l'installation à laquelle les enregistrements des enregistreurs de bord sont lus pour un autre État ait la possibilité de formuler des observations dans le rapport final afin de garantir que les caractéristiques de l'analyse de l'enregistrement des enregistreurs de bord ont été prises en compte.

L'installation à laquelle s'effectue la lecture des enregistrements peut avoir besoin de l'expertise du constructeur et de l'exploitant de l'aéronef pour vérifier les données d'étalonnage et valider les renseignements enregistrés.

L'État qui conduit l'enquête peut laisser les enregistrements originaux ou une copie de ces enregistrements à l'installation de lecture jusqu'à ce que l'enquête soit achevée, pour qu'il soit plus facile de répondre en temps opportun à des demandes supplémentaires ou à des demandes d'éclaircissements, sous réserve que des procédures de sûreté appropriées y soient en place pour protéger les enregistrements.

———————

SUPPLÉMENT E. ÉLÉMENTS INDICATIFS SUR LA DÉTERMINATION DES DOMMAGES CAUSÉS AUX AÉRONEFS

1. Si un moteur se détache d'un aéronef, l'événement est classé comme un accident, même si les dommages se limitent au moteur.

2. Une perte de capots de moteur (soufflante ou partie chaude) ou d'éléments d'inverseur qui ne cause pas d'autres dommages à l'aéronef n'est pas considérée comme un accident.

3. Les cas d'éjection d'aubes de compresseur ou de turbine ou d'autres éléments internes de moteur par la tuyère du moteur ne sont pas considérés comme des accidents.

4. L'écrasement ou la perte du radome ne sont pas considérés comme des accidents, à moins qu'ils ne causent des dommages importants à d'autres structures ou systèmes.

5. Les cas d'absence de volet, de bec ou d'un autre élément hypersustentateur, d'ailette marginale, etc., dans lesquels l'aéronef est autorisé à voler au titre de la liste d'écarts de configuration (LEC) ne sont pas considérés comme des accidents.

6. Ne seront pas considérés comme des accidents une rentrée de jambe de train d'atterrissage ou un atterrissage sur le ventre se traduisant seulement par des marques d'abrasion sur le revêtement, quand l'appareil peut être sans danger autorisé à effectuer un autre vol après des réparations mineures ou temporaires et que, par la suite, il fait l'objet de travaux plus importants visant à réaliser une réparation permanente.

7. Si les dommages structurels causent une dépressurisation de l'appareil ou empêchent sa pressurisation, l'événement est classé comme un accident.

8. Un événement nécessitant la dépose d'éléments pour inspection, comme la dépose préventive d'une jambe de train d'atterrissage à la suite d'une sortie de piste à basse vitesse, n'est pas considéré comme un accident même s'il entraîne beaucoup de travail, sauf si l'on constate des dommages importants.

9. Les événements entraînant une évacuation d'urgence ne sont pas considérés comme des accidents, sauf si une personne est grièvement blessée ou si l'aéronef subit des dommages importants.

Note 1.— Dans le cas de dommages causés à un aéronef qui altèrent sa résistance structurelle, ses performances ou ses caractéristiques de vol, l'aéronef peut avoir atterri en sécurité, mais il ne peut pas effectuer un autre secteur de vol en sécurité sans d'abord faire l'objet de réparations.

Note 2.— Si on peut sans danger autoriser l'appareil à effectuer un autre vol après des réparations mineures et que, par la suite, l'aéronef fait l'objet de travaux plus importants visant à réaliser une réparation permanente, l'événement ne sera pas classé comme un accident. De même, si l'aéronef peut être autorisé à voler au titre de la LEC, les éléments en cause étant déposés, absents ou hors de fonctionnement, la réparation ne sera pas jugée majeure et, par conséquent, l'événement ne sera pas classé comme un accident.

Note 3.— Le coût des réparations ou la perte estimative, tels qu'indiqués par les compagnies d'assurance, peuvent donner une indication des dommages subis, mais ils ne devraient pas être utilisés comme seul guide pour déterminer si les dommages justifient de classer l'événement comme un accident. De même, un événement peut être considéré comme une « perte de coque » parce que l'aéronef n'est pas économique à réparer, sans pour autant avoir subi des dommages tels que l'événement peut être classé comme un accident.

SUPPLÉMENT F. ENTENTES DE DÉLÉGATION D'ENQUÊTE

1. Conformément au § 5.1, l'État d'occurrence est chargé d'ouvrir et de mener une enquête, mais il peut déléguer, en totalité ou en partie, la conduite de cette enquête à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) par accord et consentement mutuels. De même, une délégation de la conduite d'une enquête peut avoir lieu quand un État est censé ouvrir une enquête sur un accident ou un incident grave survenu sur le territoire d'un État non contractant qui n'a pas l'intention de mener une enquête conformément à la présente Annexe ou est tenu de le faire, ou lorsqu'il est impossible d'établir avec certitude que le lieu de l'accident ou de l'incident grave se trouve sur le territoire d'un État quelconque.

2. La conclusion d'une entente de délégation d'enquête commence normalement par la décision de l'État qui a la responsabilité d'ouvrir et de mener l'enquête. En général, cet État peut envisager de déléguer la conduite de l'enquête à un autre État ou à un RAIO, en particulier pour les situations dans lesquelles il pourrait être utile ou plus pratique que l'État ou le RAIO choisi mène l'enquête, ou lorsque l'État qui a la responsabilité d'ouvrir l'enquête ne possède pas les ressources ou les moyens nécessaires pour enquêter sur l'événement conformément à la présente Annexe.

3. En fonction des parties qui participent à l'enquête, la portée de l'enquête à mener par un autre État ou par un RAIO déterminera si une entente officielle de délégation d'enquête est nécessaire, ou si une entente mutuelle suffirait. En général, la délégation de l'ensemble de l'enquête exige une entente officielle de délégation d'enquête. Dans le cas d'une délégation d'une partie de l'enquête, une entente officielle de délégation d'enquête serait laissée à la discrétion des deux parties.

4. Lorsque toute l'enquête est déléguée à un autre État ou à un RAIO, il est attendu de cet État ou de ce RAIO qu'il soit responsable de la conduite de l'enquête, y compris la publication du rapport final et du compte rendu ADREP. Lorsqu'une partie de l'enquête est déléguée, l'État déléguant conserve normalement la responsabilité de la conduite de l'enquête, y compris la publication du rapport final et du compte rendu ADREP. En tout cas, l'État déléguant mettra tout en œuvre pour faciliter l'enquête conformément à la présente Annexe.

5. Il importe de faire la différence entre l'ouverture et la conduite d'une enquête pour ce qui est de déclencher et de mettre fin aux événements de chaque fonction. L'*ouverture* de l'enquête commence dès que le service d'enquête sur les accidents est informé de l'accident ou incident, et qu'il en transmet la notification officielle aux États concernés et à l'OACI comme l'exige le § 4.1. La *conduite* de l'enquête est la fonction qui consiste à réaliser une enquête conformément à la présente Annexe, et à publier les rapports, y compris le rapport final.

6. Il importe que l'entente de délégation d'enquête permette de réaliser l'objectif de l'enquête et de se conformer aux exigences de la présente Annexe. Par conséquent, les parties à l'entente devraient veiller à ce que la responsabilité de chacune des parties soit clairement définie. La teneur et les détails de l'entente dépendent de la portée de la délégation.

Note.— Le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation *(Doc 9756), Partie I —* Organisation et planification, *Chapitre 2, contient des éléments d'orientation sur la délégation des enquêtes et un modèle d'entente de délégation.*

— FIN —

ISBN 978-92-9258-922-6

9 789292 589226